This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Acerca de este libro

Esta es una copia digital de un libro que, durante generaciones, se ha conservado en las estanterías de una biblioteca, hasta que Google ha decidido escanearlo como parte de un proyecto que pretende que sea posible descubrir en línea libros de todo el mundo.

Ha sobrevivido tantos años como para que los derechos de autor hayan expirado y el libro pase a ser de dominio público. El que un libro sea de dominio público significa que nunca ha estado protegido por derechos de autor, o bien que el período legal de estos derechos ya ha expirado. Es posible que una misma obra sea de dominio público en unos países y, sin embargo, no lo sea en otros. Los libros de dominio público son nuestras puertas hacia el pasado, suponen un patrimonio histórico, cultural y de conocimientos que, a menudo, resulta difícil de descubrir.

Todas las anotaciones, marcas y otras señales en los márgenes que estén presentes en el volumen original aparecerán también en este archivo como testimonio del largo viaje que el libro ha recorrido desde el editor hasta la biblioteca y, finalmente, hasta usted.

Normas de uso

Google se enorgullece de poder colaborar con distintas bibliotecas para digitalizar los materiales de dominio público a fin de hacerlos accesibles a todo el mundo. Los libros de dominio público son patrimonio de todos, nosotros somos sus humildes guardianes. No obstante, se trata de un trabajo caro. Por este motivo, y para poder ofrecer este recurso, hemos tomado medidas para evitar que se produzca un abuso por parte de terceros con fines comerciales, y hemos incluido restricciones técnicas sobre las solicitudes automatizadas.

Asimismo, le pedimos que:

+ *Haga un uso exclusivamente no comercial de estos archivos* Hemos diseñado la Búsqueda de libros de Google para el uso de particulares; como tal, le pedimos que utilice estos archivos con fines personales, y no comerciales.

+ *No envíe solicitudes automatizadas* Por favor, no envíe solicitudes automatizadas de ningún tipo al sistema de Google. Si está llevando a cabo una investigación sobre traducción automática, reconocimiento óptico de caracteres u otros campos para los que resulte útil disfrutar de acceso a una gran cantidad de texto, por favor, envíenos un mensaje. Fomentamos el uso de materiales de dominio público con estos propósitos y seguro que podremos ayudarle.

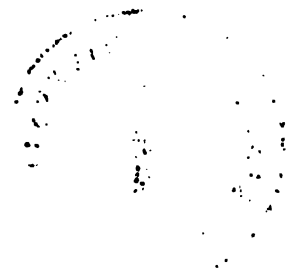
+ *Conserve la atribución* La filigrana de Google que verá en todos los archivos es fundamental para informar a los usuarios sobre este proyecto y ayudarles a encontrar materiales adicionales en la Búsqueda de libros de Google. Por favor, no la elimine.

+ *Manténgase siempre dentro de la legalidad* Sea cual sea el uso que haga de estos materiales, recuerde que es responsable de asegurarse de que todo lo que hace es legal. No dé por sentado que, por el hecho de que una obra se considere de dominio público para los usuarios de los Estados Unidos, lo será también para los usuarios de otros países. La legislación sobre derechos de autor varía de un país a otro, y no podemos facilitar información sobre si está permitido un uso específico de algún libro. Por favor, no suponga que la aparición de un libro en nuestro programa significa que se puede utilizar de igual manera en todo el mundo. La responsabilidad ante la infracción de los derechos de autor puede ser muy grave.

Acerca de la Búsqueda de libros de Google

El objetivo de Google consiste en organizar información procedente de todo el mundo y hacerla accesible y útil de forma universal. El programa de Búsqueda de libros de Google ayuda a los lectores a descubrir los libros de todo el mundo a la vez que ayuda a autores y editores a llegar a nuevas audiencias. Podrá realizar búsquedas en el texto completo de este libro en la web, en la página `http://books.google.com`

STANFORD UNIVERSITY
LIBRARIES



1 2 3

República de Bolivia

MEMORIA

DE

Gobierno y Fomento

PRESENTADA ANTE EL

Congreso Ordinario de 1908

POR EL MINISTRO DEL RAMO

Dr. Aníbal Capriles

Gobierno, Sanidad Pública, Correos, Telégrafos, Vías de Comunicación y Obras Públicas.

1907—1908 y 1904—1908

LA PAZ—BOLIVIA

Tall. Tip.-Lit. de J. Miguel Gamarra.

1908

J
204
R2

INDICE

Sección de Gobierno.

GOBIERNO.

Orden Público..... Pag. II.
Elecciones..... ,, III.
Estadística Eleccionaria..... ,, XIII.
Administración..... ,, XVI.
Policías .. .. ,, XX.
Sanidad Pública..... ,, XXIII.
Archivo General de la Nación.... ,, XXIX.
Municipalidades..... ,, XXX.

CORREOS.

Servicio Externo..... ,, XLI.
,, Interno..... ,, XLIV.

TELEGRAFOS.

Servicio Externo... ..... ,, L.
,, Interno ..... ,, LV.

Sección de Fomento.

FERROCARRILES.

Ejecución del contrato de 22 de mayo de 1906..... Pg. LX.
Ferrocarril de Viacha á Oruro.... ,, LXVI.
Líneas en construcción..... ,, LXX.
Ferrocarril del río Paraguay á Santa Cruz..... ,, LXXII.
Prolongación del Central Norte Argentino ..... ,, LXXV.
Ferrocarril de Arica á La Paz.... ,, LXXVIII.
,, Madera-Mamoré .... ,, LXXIX.
,, de Guaqui á La Paz. . ,, LXXXI.
,, ,, Antofagasta..... ,, LXXXIV.
Líneas férreas de otros sistemas.. ,, LXXXV.

CAMINOS.

Vías tributarias del ferrocarril Central Norte Argentino..... ,, LXXXIX.
Camino á Puerto Pando..... ,, LXLII.
,, de Buena Vista á Pojo... ,, LXLIV.
,, de Yacuiba á Santa Cruz.. ,, LXLV.
,, carretero á Sapahaqui.... ,, LXLVII.
,, á Luribay..... ,, LXLVII.
,, al Chimoré..... ,, LXLIX.
,, de Puerto Suárez á Santa Cruz... ..... ,, C.
Otros caminos..... ..... ,, CII.
Carreteras..... ,, CIII.
Prestación Vial.—Estadística de contribuyentes..... ,, CV.

RIOS, PUENTES, AGUAS POTABLES, &.

Captación de aguas de Cajamarca.	Pg.	CX.
Defensivos del río Rocha.....	,,	CXII.
Norias en Santa Cruz.....	,,	CXIII.
Defensivos en Quillacollo.....	,,	CXV.
Puente sobre el río Azero.....	,,	CXV.
Cañería de aguas para Cochabamba.....	,,	CXIV.
Administración de Aguas Potables	,,	CXVIII.
Varios Puentes..... ...	,,	CXIX.
Navegación del Lago Titicaca....	,,	CXX.
Obras diversas.....	,,	CXXI.
EDIFICIOS FISCALES.		
Varios.....	,,	CXXIII
RESUMEN 1904-1908.....	,,	CXXVII.
CONCLUSION.....	,,	CXXXV.

Honorables Representantes:

Al declinar el cargo de Ministro de Estado en los despachos de Gobierno y Fomento, con que el señor Presidente de la República tuvo á bien honrarme el 14 de agosto de 1904, debo dejar constancia de la buena voluntad con que he procurado corresponder á la confianza de que fuí objeto y con la que he concurrido cuotidianamente al desenvolvimiento del patriótico programa de la administración que cesa, en el trascurso de los cuatro últimos años.

Me asiste la convicción de haber contribuido, en la esfera que me correspondía á los pasos de progreso que ha dado el país en estos pocos años y que le auguran un porvenir más seguro, mediante la ejecución de aquel programa, en cuanto el tiempo lo ha permitido.

Rindiendo culto en todos mis actos á la Constitución del Estado y á sus leyes, tengo la confianza de que el Poder Legislativo, ante el cual elevo el presente documento por prescripción constitucional, juzgará con el elevado criterio que le es peculiar el resumen de mis labores.

Orden público.

Esta suprema necesidad del Estado se arraiga por fortuna cada vez más en nuestra vida nacional, sin que haya sido necesario recurrir á ningún acto de represión ni de violencia.

Actos delictuosos pero aislados que desgraciadamente suelen ocurrir y algunos desórdenes en provincias que han tenido lugar por motivos particulares, reclaman solamente como remedio el mejoramiento de las costumbres en los pequeños centros poblados y una acción policiaria más eficaz, para lo cual hay que pensar en un aumento de los recursos con que hoy cuenta esa institución.

— III —

Elecciones.

El partido liberal iniciado en el gobierno en 1899, ha debido satisfacer los anhelos nacionales, cuando su mayoría indiscutible de años anteriores, ha venido á ser casi unanimidad en el presente. La crítica más ó menos apasionada de sus actos ha dejado apenas una huella lijera, consolidándose con ello mismo el gobierno liberal. Es sin duda alguna por esto que pocas veces en la vida republicana de los estados de América, se ha presentado la circunstancia de que las fracciones opositoras que por su pequeño número, se vieron en la imposibilidad de sostener un candidato distinto, apoyaron la lista liberal. No obstante, habeís presenciado la calurosa lucha de los candidatos á las senaturías y diputaciones por varios distritos de la República, en los que desgraciadamente se han dejado notar algunos incidentes que, si prueban la intemperancia de los contrincantes, manifiestan, por otra parte, la prescindencia absoluta de las autoridades políticas, como garantía de la libertad de sufragio.

Ninguna palabra más autorizada puedo citar, en cuanto á la actitud imparcial desplegada por el Gobierno en esos momentos, que la del Presidente electo, el cual en comunicación de fecha 25 de mayo,

dice al 1.er Vice-Presidente, igualmente electo, lo que sigue:

"Me es muy grato hacer constar, con este motivo, que los sufragios con que hemos sido honrados en la República, son la expresión genuina, expontánea, desinteresada y consciente de todas las clases sociales que han querido favorecernos con su confianza; expresión, repito, de su conciencia libre, sin imposiciones de arriba ni de abajo, sin *coacción* ni *cohecho*, y lo que es más, sin otro interés que el de la Patria."

La importancia que entraña este acto colectivo y trascendental en la renovación del Poder Ejecutivo, y una parte del Legislativo, es tan notoria que no ha podido menos que sugerir á la prensa de todo el Continente la idea más favorable del sentimiento público en Bolivia y de la seguridad del órden interno, como base de nuestro futuro desarrollo. En efecto, ha pasado ya la época luctuosa en que los caudillos se encumbraban en el Poder, contrariando, las más de las veces, la voluntad del pueblo; y hoy la familia boliviana al abrigo de una bandera de principios, sostiene en todo el territorio nacional los ideales de progreso que alientan todos los pueblos civilizados.

Un acto preparatorio de la administración, para garantizar la libre emisión del voto, fué la publicación del nuevo Reglamento Electoral expedido

en 24 de febrero del corriente año (Anexo Nº 1.) He aquí las razones que pesaron en el ánimo del Supremo Gobierno para formularlo y que se pusieron en conocimiento de las Prefecturas de Departamento, por Circular de 25 del mismo mes:

"En la experiencia recojida con las prácticas del sufragio popular, vienen manifestándose constantemente vacíos de procedimiento que es deber del Ejecutivo llenar, conformándose con los preceptos de la Constitución Política del Estado y de las leyes que le son relativas.

"A este propósito regulador, que tiende á hacer más efectiva la libertad electoral y á anular los recursos ilícitos que, al amparo de una falsa interpretación, pudieran coartar, en cierto modo, el ejercicio de la soberanía, obedece la nueva reglamentación que el Supremo Gobierno ha acordado para el amplio desenvolvimiento del derecho de sufragio y para hacer prácticas las garantías que la autoridad está obligada á ofrecer á los ciudadanos.

"La ley de 25 de enero de 1900 autorizó al Poder Ejecutivo para completar el Reglamento de elecciones de 8 de mayo de 1899 y, en consecuencia, en 12 de marzo de aquel año, se dictó el anterior decreto, cuya aplicación ha demostrado en la práctica algunas omisiones, y ha aconsejado ciertas medidas que, de acuerdo con las prescripciones constitucionales, tienden á establecer, en forma efectiva, las garantías que reclama el libre ejercicio de las

funciones del pueblo elector, en la organización de los poderes dirigentes.

"Es en esta virtud que el Supremo Gobierno, haciendo uso de la autorización conferida por la ley de 25 de enero de 1900, completa el Reglamento Electoral de 8 de Mayo de 1899 y el que, como consecuencia de aquel, fué formulado en 12 de marzo de 1900.

"Al poner en manos de usted el nuevo Decreto Reglamentario, considero indispensable llamar su ilustrada atención sobre las causas que han determinado las complementaciones que se notan, con exclarecimiento de varias prescripciones y determinación de las sanciones consiguientes, en observancia del Código Penal de la República.

"El Ejército Nacional, que no delibera, según la Constitución, y cuyo concurso electoral en la gerarquía de Jefes y Oficiales perjudicaba la imparcialidad de su institución y el elevado rol que debe desempeñar en resguardo del orden público, ha quedado eximido por el artículo 2º de la última Reglamentación, de toda ingerencia que, en opinión del Supremo Gobierno, es ajena á la noble misión del elemento armado, en cuyas manos depositan la Nación y los partidos políticos, indistintamente, la confianza de su seguridad interna y externa. Y más efectiva aún se hace esa imparcialidad con el precepto del artículo 102 que dispone el acuartelamiento de las fuerzas militares durante los días en que el pueblo ejercite el derecho de sufragio.

"Por otra parte, los artículos contenidos en el párrafo XII, consignan disposiciones relativas á la participación pasiva que los funcionarios de todos los ramos del servicio público deben tomar en asuntos electorales, señalando la sanción de ley en que incurran los contraventores. Esta medida, conformada á los preceptos del Código Penal, excluye toda ingerencia que, procediendo de cualesquiera autoridades, anularía las condiciones de libertad en los ciudadanos y de igualdad en los partidos políticos, durante los actos democráticos del pueblo.

"La prohibición de perseguir á los electores en el día de elecciones, de notificarlos ó de demandarlos ante algún Juez, se ha hecho extensiva á la persecución de omisos á la conscripción militar, á la prestación vial y á todo servicio público, desde ocho días antes de la función electoral. Complementan estas nuevas garantías de libertad, la prohibición terminante de señalar locales cerrados para el funcionamiento de las Mesas Receptoras y la prescripción de que precisamente deben designarse para el efecto, las plazas públicas de las distintas localidades.

"Asimismo, el procedimiento hasta hoy empleado en las funciones del sufragio, ha merecido algunas reformas que aseguran la justa comprobación de la voluntad de las mayorías; y las Mesas Escrutadoras, cuyo rol controlador llegó á extralimitarse con la anulación de votos emitidos, ya juzgados por

las mesas Receptoras, quedan encuadradas en el campo de acción que les fija el nuevo Decreto Reglamentario y que se reduce al cómputo general de los sufragios para la proclamación de los candidatos concurrentes. A ello obedece la denominación que se les ha dado y que corresponde á las diversas Mesas por las funciones peculiares que desempeñan y por la autonomía que la ley les atribuye en su ejercicio, como á inscriptoras, receptoras y computadoras.

"Con igual fin se han introducido también las siguientes innovaciones: obligación del presidente de la Mesa Receptora para firmar las papeletas de votación en presencia del púbico, en el momento de entregar la cédula al elector y usándose, como antes, el sello de la autoridad política; facultad potestativa de los delegados de los partídos políticos para suscribir, junto con los miembros de la Mesa, las respectivas actas de escrutinio, y ejerciendo así, una función fiscalizadora que compruebe la legalidad del procedimiento y la verdad y corrección del sufragio; consideración de las reclamaciones respecto de inscripciones legales, aun durante el receso de las Mesas Inscriptoras, ante los Presidentes de ellas; reintegración de las Mesas Receptoras que no puedan funcionar por falta de Vocales, debiendo las Municipalidades celebrar sesión pública á horas 8 a. m. en los días señalados para cualquiera elección; y autorización á los Presidentes de las Mesas Inscriptoras y Receptoras para imponer las multas establecidas á los Jurados inasistentes conforme al artículo 14.

"Han sido consultadas en el texto del nuevo Decreto, las leyes y decretos adicionales últimos que reforman ó derogan algunas disposiciones del Decreto anterior, y en esta virtud, se ha fijado en sesenta y nueve el número de Representantes que deben componer la Cámara de Diputados."

La circular trascrita expresaba también el propósito del Supremo Gobierno de someter, como lo hace, ante la consideración de las H. H. Cámaras, un proyecto de ley que, contribuyendo á precisar la genuina voluntad de las mayorías y la absoluta libertad de los electores, exige el concurso, por lo menos, de dos terceras partes de los ciudadanos inscritos en los registros cívicos de un distrito electoral, para la validez de la elección, y fija el plazo de un año para la renuncia de los Prefectos y Subprefectos que aspiren á representar el distrito en que ejercen jurisdicción, manteniendo el de noventa días si lo pretendiesen en otro (Anexo Nº 2.)

Conocido por el país el nuevo Reglamento mereció unánime aplauso por los avanzados principios que contiene.

En cuanto á las elecciones ordinarias de munícipes para el bienio de 1908-1909, que se practicaron en la República el segundo domingo de diciembre de 1907, el Ministerio de Gobierno, en resguardo de las garantías constitucionales y de la li-

bertad del sufragio popular, dirigió á las Prefecturas una circular telegráfica recomendándoles procuren que las elecciones se realicen en medio de la libertad más absoluta, colocándose los representantes de la autoridad en el terreno de la neutralidad que sus deberes y la ley les imponen.

En efecto, las elecciones se llevaron á cabo, en la generalidad de los distritos con el mayor orden y libertad y sólo en las ciudades de Santa Cruz y Oruro se produjeron inconvenientes oportunamente salvados.

En la ciudad de Santa Cruz dejaron de funcionar tres Mesas Receptoras por falta de Jurados legalmente nombrados y extravío de los registros cívicos. Esta grave falta que viciaba la elección de ese distrito, fué subsanada con las elecciones complementarias ordenadas por el Supremo Decreto de 14 de diciembre (Anexo N.° 4.)

En Oruro, en momentos en que se practicaban los escrutinios parciales, un grupo asaltó las ánforas de algunas Mesas, lo que ocasionó la suspensión de los escrutinios. No obstante procedieron á la organización del nuevo Concejo sobre la base de un escrutinio parcial, y habiendo los interesados interpuesto reclamación para que resolviese el asunto el Supremo Gobierno, declaró éste: que en observancia extricta de la ley no podía intervenir en la calificación de credenciales de munícipes, caso igual al que ocurre en las Cámaras Legislativas; que dicha

calificación correspondía á las respectivas corporaciones municipales, con recurso ante las Cortes de Distrito; y que en tal virtud no procedía ordenarse la suspensión del acto inaugural del expresado Concejo (Anexo Nº 5).

En 18 de diciembre se dirigió á los Presidentes de las Municipalidades de la República una insinuación, á efecto de que los Concejos y Juntas al constituir los Cuerpos de Jurados Electorales, tengan presente la preferencia establecida por el artículo 3º del Reglamento Electoral (5º del vigente), á fin de constituir dicho Cuerpo con un personal concienzudo y responsable, llamado á garantizar el ejercicio de la soberanía popular, (Anexo Nº 6.) y cumplida esta prescripción preparatoria de la organización de las Mesas Inscriptoras y Receptoras, se dirigió la circular telegráfica de 27 de enero [Anexo Nº 7] en la que se recomendaba á las Prefecturas que, á fin de garantizar la pureza y legalidad de la inscripción de ciudadanos en los nuevos registros que debían abrirse, el Gobierno consideraba indispensable que las Mesas funcionen en los sitios más públicos de cada localidad, consultando la facilidad y libertad de acceso de los ciudadanos y la recíproca vigilancia de los partidos políticos.

Con fecha 28 de febrero del año en curso y en cumplimiento de los artículos 72 y 81 del Regla-

mento Electoral vigente, se expidieron los correspondientes decretos de convocatoria á elecciones populares, para la renovación parcial del personal del Poder Legislativo [Anexo Nº 8] y total del Ejecutivo [Anexo Nº 9].

Durante el período preparatorio de las elecciones efectuadas el 3 y 4 de mayo, respectivamente, se presentaron ante el Supremo Gobierno algunas representaciones dirigidas á la prórroga del término fijado para el funcionamiento de las Mesas Inscriptoras, y que, de conformidad con el artículo 32 del Reglamento, que prescribe la clausura de los registros treinta días antes de cada elección, no pudieron ser atendidas por el Gobierno.

En cumplimiento de la disposición contenida en la segunda parte del artículo 58 del Reglamento Electoral, señaláronse con la debida oportunidad, las capitales Quillacollo y San Cristóbal, para que en ellas se haga el cómputo general de los votos emitidos para Diputados por las provincias de Tapacarí y Quillacollo y de Nor y Sud Lípez, respectivamente.

Ha sido también motivo de especial resolución, la negativa de la Mesa Computadora de la provincia de Tarata, para considerar los votos emitidos en la sección Anzaldo y atribuyéndose ella una facultad privativa de las H. H. Cámaras, cual es la de calificar con las credenciales del respectivo Repre-

sentante, los hechos punibles que pudieran haberse producido en la elección. El Gobierno, considerando lo dispuesto por el artículo 60 del Reglamento Electoral, resolvió que el cómputo general se practique sin exclusión alguna el domingo subsiguiente al de las elecciones bajo la conminatoria de las responsabilidades consiguientes. (Anexo Nº 10).

Estadística eleccionaria.

Por Circular de fecha 1º de abril del presente año, y una vez cumplida la prescripción del artículo 32 del Reglamento Electoral vigente, que se refiere á la clausura de los registros de inscripción de ciudadanos, treinta días antes de las elecciones, el Ministerio de mi cargo insinuó á todas las Prefecturas de Departamento la remisión de un cuadro minucioso de las cifras obtenidas en dichos registros para la formación del Cuadro Estadístico General. (Anexo Nº 11).

Los datos adquiridos por este procedimiento, están destinados á servir de base á los que resulten de las inscripciones futuras con motivo de la renovación parcial del Poder Legislativo.

Hé aquí los totales obtenidos en los distintos Departamentos:

Chuquisaca	5,491
La Paz	15,835
Cochabamba	10,172
Potosí	8,223
Oruro	3,944
Santa Cruz (calculado)	8,600
Tarija	2,802
Beni (calculado)	2,000
Total	57,067

Se vé por el cuadro anterior que el gran total de ciudadanos inscritos en los registros cívicos de la República no representa ni el 2 ½% de la población calculada en dos millones quinientos mil habitantes y que esta cifra, seguramente, debería ser más elevada en Bolivia sin la prescindencia ó indiferentismo de ciertas clases sociales que, por las funciones especiales que practican, ya sea en el comercio, en la agricultura ú otras profesiones independientes de la política militante, se creen en el derecho de alejarse de los deberes republicanos y no concurren al primordial deber de organizar los poderes públicos. Es tanto más punible esta actitud por cuanto las mayorías concurrentes á una elección, no siempre delegan sus derechos á un candidato que merezca el apoyo del elemento más ilustrado del distrito.

Aun en los "agregados sociales", inferiores al

que forman los hombres constituidos en Nación ó Estado, el indivíduo no puede excluirse, por sí, á la obra común, y el hombre que se coloca en escala más baja que la de otros seres igualmente asociados, debe ser compelido, en cierta forma, á la participación de la vida política que imprime rumbos definidos al progreso del país.

Corresponde, pues, al Poder Legislativo estudiar el medio que conduzca por lo menos á reducir el considerable número de los indivíduos que se sustraen de la práctica de las funciones populares, y señalar una sanción proporcional que pueda consistir en la privación del ejercicio de las profesiones liberales á los bolivianos omisos en los registros cívicos y en el aumento del impuesto de prestación vial y de otros análogos, creados ó por crearse, á los restantes que no siendo analfabetos, incurren en la misma falta.

Es indispensable que, de acuerdo con nuestros principios democráticos, todos los bolivianos concurran siempre á la organización de los poderes públicos y sepan confundir en un solo latido los sinceros anhelos del patriotismo que, no por seguir diferentes programas políticos, han de apartarse de un ideal común.

Administración

Con las libres instituciones que tenemos, con el orden que ellas aseguran y la tendencia creciente al trabajo, la administración pública se normaliza diariamente.

En el presente año, las Prefecturas de los Departamentos de Cochabamba, Tarija y Oruro, han tenido cambios en su personal, por renuncias de los señores Eufronio Viscarra, Arturo Molina Campero y Víctor E. Sanjinés, que han sido reemplazados por los señores Miguel Ramallo, Moisés Santivañez y Moisés Ascarrunz.

Las demás Prefecturas de la República han continuado con el personal siguiente: Chuquisaca, señor Julio La Faye; La Paz, General Fermín Prudencio; Potosí, doctor Fructuoso Ramos; Santa Cruz, General Rosendo R. Rojas; el Beni, señor Carmelo López. Todas estas autoridades desempeñan sus funciones cumplidamente.

Las vacancias producidas en algunas Subprefecturas de la República se han provisto con el personal siguiente: Cinti, José Blacud; Inquisivi, Casimiro Caballero; Caupolicán, Daniel Ballón; Muñecas, Carlos V. Lanza; Loayza, Eloy del Castillo; Chapare, Emilio Montaño; Ayopaya, Armando Ferrufino;

Mizque, Genaro F. Córdova; Charcas, César Laguna; Sud Chichas, Roberto Cruz; Porco, Celso 2º Saenz; Sara, Benjamín Pedriel; Cordillera, Juan Sensano; Chiquitos, Leonor Saucedo; Avilés, Deterlino Caso; Méndez, Amadeo Martínez; Arce, Lorenzo Cortés; y Tapacarí, Pacífico de la Zerda.

La crisis económica que aflige al país desde el pasado año ha afectado notablemente al Erario público, produciendo una disminución en los ingresos nacionales. No obstante esta circunstancia, se han pagado en su mayor parte las asignaciones consignadas en el Capítulo 4º del Presupuesto de 1907. Las asignaciones en el Presupuesto de la presente gestión se pagan en la medida que los recursos del Tesoro Nacional lo permiten y con toda proporcionalidad.

El artículo 10 de la ley de 21 de noviembre de 1872 prescribe: "si pagado el servicio local resultare algún sobrante, éste se destinará precisamente á obras ó establecimientos de utilidad pública del Departamento y su inversión se hará previo acuerdo del Prefecto y del Concejo Municipal, con aprobación del Supremo Gobierno". En cumplimiento de

esta disposición legal se han dictado las resoluciones siguientes:

La de 17 de setiembre del año pasado, aprobando el acuerdo para la inversión de la suma de Bs. 28,981.17, sobrante del Tesoro Público de Oruro, en la gestión de 1906;

La de 29 de noviembre, aprobando la inversión de la suma de Bs. 16,524.35, sobrante del Tesoro Público del Beni, en las gestiones de 1899 y 1906;

La de 8 de mayo último, aprobando la aplicación que debía darse á la suma de Bs. 23,764.91, sobrante del Tesoro de Oruro, en la gestión de 1907.

Previa la tramitación correspondiente, se han aprobado los Estatutos de las asociaciones: "Centro Social de Obreros" de La Paz; "Sociedad Socorros Mutuos del Ferrocarril de Antofagasta en la Sección Boliviana"; "Círculo Católico de San José"; Potosí; "Centro de Estudios y Propaganda Geográfica", Riberalta; "Socorros Mutuos de la Unión Obrera", Uyuni; "Sociedad de Socorros Mutuos de los Obreros de la capital de Bolivia"; "Sociedad Linares", Potosí.

— XIX —

La delicada cuestión que surgió el año próximo pasado con motivo de la dirección del Hospicio de Huérfanos "10 de Noviembre" en Potosí, ha sido zanjada, pasando dicha dirección á las "Hijas de Santa Ana", bajo la inmediata supervigilancia del Concejo Municipal.

La comisión especial organizada en la capital Sucre para la dirección de los trabajos en la erección del Monumento al prócer de la independencia, doctor Bernardo Monteagudo, comunicó en setiembre del año pasado haber remitido al Cónsul General de Bolivia en París, los fondos necesarios para el pago del valor de la estatua. Asimismo, solicitó se ordenara la visación gratuita de las facturas consulares y la liberación de derechos aduaneros para la estatua, reja, placas y demás accesorios que deben importarse de Europa por la Aduana Nacional de Tupiza. El Ministerio de mi cargo ha hecho las gestiones convenientes ante el de Hacienda, el que ha ordenado las liberaciones solicitadas.

Habiéndose despachado ya todo el material destinado á este objeto en el puerto del Rosario, es de esperar que próximamente se lleve á cabo su inauguración.

Por decreto de 2 de junio, se ha señalado la ciudad de La Paz, para la reunión del Congre-

so Nacional ordinario del presente año, [Anexo N.° 12].

Antes de concluir este párrafo recomendaré nuevamente á las H. H. Cámaras la necesidad de modificar el régimen relativo á los Corregimientos de Cantón, en la forma expresada en mi anterior Memoria.

Por lo demás, en cuanto á las garantías constitucionales y á las libertades públicas, son hoy el ambiente que respira el pueblo y no las frases convencionales de otro tiempo, destinadas únicamente á la exportación. Las mismas exageraciones de la prensa opositora, que en veces llega á la diatriba y á la calumnia, en muy pocas y señaladas publicaciones por fortuna, para honra del país, revelan claramente el absoluto ejercicio de la libertad que garantiza el Gobierno.

Policías

Como he insinuado anteriormente y he insistido en diversos documentos oficiales ante el Poder

Legislativo, es imperiosa la necesidad de incrementar la institución policiaria en todos los pueblos de la República, pero más especialmente en aquellos en que la vida social se hace más intensa y compleja por el aumento natural de la población ó por el elemento extranjero á quien atraen los trabajos ferroviarios y las explotaciones mineras. Con este fin, los presupuestos departamentales consignan, anualmente, partidas más ó menos considerables, pero siempre deficientes ante las necesidades de las poblaciones.

El Gobierno que termina ha tenido especial cuidado de mejorar, en lo posible, el personal de las policías, cumpliendo así con uno de sus deberes primordiales.

En La Paz y Oruro se han conseguido adelantos importantes. En la primera de estas ciudades para completar la organización que tiene, se ha autorizado la instalación de una repartición especial de primeros auxilios para heridos y comprobaciones patológicas, servida *ad honorem* por el facultativo señor Natalio Aramayo. Y en el local de la Policía se ha terminado la construcción de nuevos departamentos que dan mayor seguridad á su acción garantizadora. Por otra parte el Reglamento interno de la Policía de Seguridad de esta ciudad, aprobado por auto prefectural de 9 de junio del presente año, manifiesta debidamente los progresos alcanzados por la institución y el laudable celo de las autoridades departamentales encargadas de su desenvolvimiento.

En Oruro se incorporó al servicio de Policía un funcionario contratado en el extranjero, para el establecimiento de la Sección de Identificación é Investigaciones. La Prefectura de ese Departamento, al darle posesión le encomendó el desempeño de algunas comisiones concernientes á su cargo, las que han sido cumplidas con todo éxito. Me permito recomendar en este orden, igual procedimiento para dotar de funcionarios prácticos y competentes las demás capitales de Departamento.

A mérito del acuerdo celebrado conforme á ley para la inversión de los fondos departamentales sobrantes de la gestión de 1906, que asigna la suma de Bs. 18,481.17 para la reconstrucción del local de policía de la ciudad de Oruro, se está ejecutando una obra de positiva utilidad en la sección de sus oficinas, y que requerirá todavía una cantidad mayor que podría fijarse en el Presupuesto Nacional de la gestión próxima, si lo tienen á bien las H. H. Cámaras.

Para la construcción del nuevo edificio destinado á la Policía de Seguridad de Cochabamba, el Jefe de la Sección de Arquitectura, señor Adán Sánchez, se halla encargado del levantamiento de un plano en el local que ha sido designado de acuerdo con la autoridad prefectural.

El señor Prefecto del Beni ha representado la urgente necesidad de dotar á la extensa provincia del Iténez de una autoridad policiaria encargada de garantizar los derechos que la Constitución Polí-

tica del Estado, otorga á los ciudadanos y de hacer respetar las leyes nacionales. El Gobierno reconociendo la importancia de la anterior representación, prometió hacer presente á la Legislatura de 1908, como lo hace hoy, la necesidad de la creación de un Intendente para la región del Iténez, autoridad que deberá estar provista de la fuerza suficiente para llenar su cometido.

Las provincias Loaiza, Inquisivi y Cinti requieren de inmediato un aumento en el personal de sus policías, y así mismo es reclamada una Comisaría con cuatro ó más gendarmes en las proximidades de Tucsuhuma y del asiento minero de Berenguela en el Departamento de Cochabamba.

Sanidad Pública.

Promulgada la ley de 31 de diciembre de 1907, que deroga el artículo 3.º de la ley general de 5 de diciembre del año anterior y haciendo uso de la autorización especial qne confiere al Gobierno el artículo 9.º de la misma, se ha expedido el Supremo Decreto Reglamentario de 7 de mayo último (Anexo N.º 13) que consulta disposiciones indispensables para la ejecución de la importante Ley de Sanidad

Pública que fué sancionada con general aplauso de la opinión.

La práctica, que es la reguladora de todas las iniciativas, ha de demostrarnos la bondad ó las deficiencias de que posiblemente adolece esta Reglamentación si se tiene en cuenta la diversidad de las condiciones climatéricas de nuestra patria y las exigencias especiales de sus diferentes zonas. Es posible también que la organización misma del servicio y las opiniones del Director General contratado en Europa, por intermedio de nuestra Cancillería, y las observaciones recogidas por respetables facultativos de las distintas localidades de la República, aconsejen algunas reformas ó complementaciones del citado documento, pero el Ministerio de mi cargo confía en la utilidad de esta primera base que es debida en gran parte á un proyecto formulado por el Secretario de la Dirección General, doctor Justo Padilla.

Con la debida anticipación se halla organizada una de las oficinas más necesarias para el servicio de Sanidad Pública, el "Instituto Bacteriológico".

En efecto el servicio de Sanidad Pública habría quedado incompleto si el Supremo Gobierno, con previsión, no se hubiese preocupado de dotarlo de el más necesario de sus auxiliares, la bacteriología. El laboratorio convenientemente establecido ha empezado á prestar importantes servicios, habiendo hecho el análisis bacteriológico de las aguas potables

de esta ciudad y cuyos detalles técnicos deben ser trasmitidos al Ministerio de Gobierno y Fomento. De entre las diversas secciones de que consta el servicio de bacteriología, se encuentran funcionando en la actualidad con todo su material científico las de culturas, cytología, proyecciones, microfotografía y análisis clínico. Las secciones de serumterapia é inoculaciones, para las que también han llegado los instrumentos necesarios, no ha sido posible establecer aún por falta de un local apropiado.

En el presupuesto de la próxima gestión, haría muy bien el H. Congreso en consignar una partida de Bs. 10,000 con el objeto de completar los instrumentos, con la adquisición de nuevos aparatos y poder reemplazar los que hubieren quedado inservibles por el uso.

Debo hacer constar con este motivo que por primera vez en Bolivia se cuenta con un Laboratorio tan bien instalado como el de bacteriología y que esta á disposición de toda la República para analisar los bacilos infecciosos así como las condiciones de salubridad de todos los elementos de vida.

Están nombrados los Directores Departamentales de Sanidad Pública en los diversos Departamentos con excepción del Beni por falta de personal qué constituya en él un Cuerpo Médico.

Un acto que obedece también á los propósitos perseguidos por el Reglamento de Sanidad, es el dedicado por el Gobierno Nacional á combatir la viruela en el Departamento del Beni y en el Territorio de Colonias que han sido asolados desde hace largo tiempo por esa funesta epidemia. El Supremo Decreto de 15 de mayo último (Anexo N.° 14) organiza convenientemente tres comisiones unipersonales de vacunadores ambulantes que deberán ejercer sus funciones en la forma siguiente: la primera, en las provincias del Cercado y el Yacuma, la segunda, en la provincia del Iténez y la tercera, en la provincia Vaca Diez y en el territorio de Colonias. Estas comisiones, ya nombradas por el Supremo Gobierno, deberán trasladarse dentro de su jurisdicción prestando el servicio gratuito que demanden las poblaciones y recibiendo trimestralmente y en la medida que lo requieran las circunstancias, el fluido vacuno que distribuye el Instituto Médico de Sucre.

La Dirección de Sanidad Pública ha de ejercer supervigilancia directa sobre esos funcionarios, que están obligados á someterle los informes anuales y los datos estadísticos respectivamente.

Por representaciones de la Prefectura y el Concejo Departamental de Cochabamba, el Supremo Gobierno tuvo conocimiento de que en la provincia

de Arque se había desarrollado con caracteres alarmantes la epidemia de la fiebre tifoidea haciendo temer la despoblación de esos principales centros, y el Tesoro Nacional remesó de inmediato la suma de Bs. 1,000 que distribuídos proporcionalmente entre los honorarios de un Médico y la adquisición de un botiquín, han respondido al humanitario propósito de llevar la tranquilidad al seno de esa población.

Los ingenieros nacionales de la Dirección General de Obras Públicas, han contribuido también en este ramo con trabajos de importancia que expontáneamente, una veces, y á iniciativa del Ministerio, otras, han realizado en obsequio de varios municipios.

El señor Adán Sánchez, Jefe de la Sección de Arquitectura, ha publicado en el "Boletín de Obras Públicas" un estudio concienzudo y completo sobre construcción de hospitales, y el señor Alberto Cornejo, Ingeniero encargado del camino al Chimoré, se ocupa actualmente del levantamiento de un plano y de la confección de un proyecto para el alcantarillado de la ciudad de Cochabamba.

En cuanto á la obra de saneamiento de Mizque, cábeme también manifestaros que, después del estudio efectuado el año 1905 por el doctor en medicina don Aurelio Meleán y el Ingeniero don Luis García Meza, se constituyó sobre el terreno el señor Ingeniero Agrónomo, don José Cornacchia y en un informe ordenado por la Prefectura del Departamento de Cochabamba manifestó que se podía proceder por elevación del nivel del terreno ó por rebaje del nivel natural de las aguas y siendo preferible el sistema mixto con la sedimentación artificial y eliminando el cultivo del ají y el uso abusivo del riego,

Es de esperar que, mejorada la situación del Erario, podrá hacerse efectiva en el presente año la asignación de Bs. 10,000 que el Presupuesto Nacional reconoce para ese objeto, sobre igual suma ya abonada el año 1907.

El proyecto de Reglamento de Policía é Higiene Rural, que encontraréis en el [Anexo Nº 22], complementa el estudio practicado por el Ingeniero Cornacchia y podría aplicarse por analogía, si el H. Congreso lo tiene á bien, al saneamiento de otras regiones malsanas de la República.

Archivo General de la Nación.

La Dirección del Archivo General de la Nación, que sigue á cargo del laborioso funcionario señor don Ernesto O. Rück, en la capital de la República, ha prestado importantes servicios á las distintas reparticiones de la administración, que requiere frecuentemente la consulta de los valiosos documentos que posee.

En cuanto á los trabajos ordinarios que ha terminado hasta el presente, debo hacer especial mención del "Catálogo Cronológico de Reales Cédulas, Cartas, Bulas, Informes" y otros documentos confiados á su guarda, abarcando ya, en número de dos mil doscientos seis, desde el año de 1490 hasta el de 1630, con algunos lapsos de tiempo sin referencia.

Por otra parte, el señor Director se ocupa actualmente en redactar una información sobre los principales documentos históricos de la antigua Charcas, obra que ha de publicarse próximamente.

Juzgo necesario, H. H. Representantes, haceros notar con este motivo que la ley de 17 de diciembre del año próximo pasado, al derogar los casos 4º y 6º del artículo 74, así como los artículos 75 y 84

del Reglamento de Imprenta, ha privado también al Archivo General de la Nación de las publicaciones que recibía puntualmente hasta aquella fecha; y cábeme, finalmente, insinuaros la conveniencia de aumentar los haberes fijados por el Presupuesto Nacional, para los empleados de esa oficina.

Municipalidades.

Las corporaciones encargadas de la administración local continúan ejerciendo su acción con la independencia que les es propia y con la deferencia que les acuerda el Gobierno, atendiendo sus indicaciones ó consultándolas en los asuntos que afectan los intereses comunales. Su desenvolvimiento ha sido normal en la República con excepción de los Consejos Municipales de Oruro y Santa Cruz, según os informaré más adelante.

Diariamente se encarna en el sentimiento público la necesidad de apartar del seno de los Ayuntamientos toda influencia política; pues, gran parte de esa influencia desplegada por los partidos beligerantes, es casi siempre debida al trabajo clandestino de algunos Concejos y Juntas que, contando con nu-

merosos empleados y dejando entrever las posibilidades de un cargo rentado en el Municipio, descuidan ó adulteran los deberes especiales que se imponen en beneficio de una localidad y asimilan en su seno los gérmenes de una oposición política sistemada ó los del interés exclusivista de una fracción social.

Son pocas las instituciones modernas tan avanzadas como la Municipal, y es preciso que el Poder Legislativo no descuide el sagrado deber de conservarla en su propio carácter y de encuadrarla en un terreno independiente de las demás instituciones. Con este laudable objeto, sería talvez, muy conveniente excluir á las Municipalidades del nombramiento de Jurados para la organización de las mesas eleccionarias.

En la forma en que se hallan constituidos los Ayuntamientos, se hace nugatoria toda responsabilidad, muy especialmente en los de provincia. Se ha visto como, el Concejo Municipal de Oruro, va retardando los fallos de la justicia, en asuntos que interesan directamente al correcto funcionamiento municipal, como que se roza con el hecho de saber si los actuales Munícipes tienen ó no esa calidad.

Un incidente que desgraciadamente llegó á producirse en el seno del H. Concejo Departamental de Santa Cruz, manifiesta el desconcierto á que

muchas veces dá lugar el abuso de la independencia de esta institución.

Durante el mes de marzo del presente año se suscitó entre los miembros de aquel H. Ayuntamiento, una división marcada é incontenible que provocó la desorganización del Concejo con la destitución del Presidente titular señor Pedro Moreno y la cancelación de las credenciales de los munícipes propietarios señores Peña, Rivera, Rodriguez y Justiniano, seguida del rechazo de los igualmente propietarios, señores Barberí y Landívar y del suplente Ruiz, quienes, privados de sus asientos en el seno de la corporación, se vieron en la necesidad de funcionar en una casa particular. Entre tanto, los cinco concejales de la minoría organizaron una nueva Mesa Directiva, llamando á los suplentes, y destituyeron á varios empleados municipales, censurando al Presidente titular y á los miembros que se habían retirado.

No corresponde al Ministerio de mi cargo analizar las causas que motivaron esta disolución y que se atribuyen: primero, á que el Presidente titular se había negado á llevar á efecto los acuerdos del Concejo y había mantenido correspondencia oficial falseando los hechos y descuidando el régimen interno y el archivo de la Corporación; segundo, á que los concejales Peña y Ribera eran candidatos á la Representación Nacional; y tercero, á que los señores Rodríguez y Justiniano poseen propiedades den-

tro de la legua municipal. El hecho, en sí, es contrario al orden público é importa un acto subversivo ó de sedición calificado por el artículo 36 de la Constitución Política del Estado, pues contraría la voluntad del pueblo que eligió á esos representantes y no se basa en ninguno de los casos previstos por los arculos 9, 10 y 11 de la Ley Orgánica de Municipalidades sobre impedimentos é incompatibilidades para ejercer el cargo de Munícipe. Por otra parte, el Concejo Departamental y, mucho más, su minoría, carecían de toda facultad legal para destituir al Presidente; porque si los Concejos y Juntas Municipales tienen el derecho de nombrar su Mesa Directiva en la época que la ley señala, no lo tienen para destituir al funcionario ya elegido, cuyo período de un año, fija la misma ley. Finalmente, la minoría del H. Ayuntamiento de Santa Cruz, al arrogarse esa facultad extraña á sus atribuciones, ha usurpado las de la Corte Superior, juzgando y fallando sobre los actos del Presidente titular y de los otros Munícipes.

Es en este sentido que el Supremo Gobierno se dirigió á la Prefectura de Santa Cruz y le comunicó instrucciones para que manifieste al Concejo Municipal que el Ejecutivo consideraba ilegales de todo punto los procedimientos destinados á cambiar la Mesa Directiva del H. Ayuntamiento y que, en consecuencia, la autoridad política del Departamento debía negar toda relación con el Presidente que se haya elegido ó que pretenda elegirse recientemente, sobre la base

de la destitución del anterior, único reconocido como Presidente titular del Municipio, desde que fué elegido legalmente en la época y con las formalidades señaladas por la ley (Anexo Nº 15).

Análogas comunicaciones fueron dirigidas por telégrafo á algunos H. H. Diputados por ese Departamento, en respuesta á las representaciones que tuvieron a bien formular ante el Ministerio de Gobierno (Anexo Nº 16).

Llamo la atención del H. Senado Nacional, especialmente, sobre esta situación anómala creada por el Concejo Municipal de Santa Cruz.

La facultad de supervigilar las resoluciones municipales que la ley constitucional confiere al Poder Ejecutivo ha sido cuidadosamente ejercida siendo necesario dejar constancia de los dos únicos casos de incitativa que se han dirigido,

Se denunció ante el Gobierno que la Junta Municipal de la primera sección de la provincia de Cinti, pretendía cobrar el impuesto de extracción de licores, lo que era contrario á la ley de 5 de diciembre de 1906, que prescribe terminantemente que, "los impuestos á que se refiere el inciso 6º del artículo 33 de la Ley Orgánica de Municipalidades, deben pesar solamente sobre los artículos que se consuman dentro de las respectivas jurisdicciones muni-

cipales, siéndoles prohibido gravar la exportación y el tránsito". En consecuencia, se intimó á la Junta para que se abstenga de cobrar dicho impuesto, sin perjuicio de la acción legal que el Ministerio Público debía intentar ante la autoridad judicial respectiva, en caso necesario (Anexo N.° 17.)

La Junta de Camargo no obstante las disposiciones legales, que apoyan la conducta del Gobierno en este asunto, se ha negado á aceptar la incitativa y ha deducido recurso ante la Excma. Corte Suprema de Justicia, siendo así que la incitativa no aceptada debe someterse al H. Senado Nacional.

Don Teodoro Bickenback, del comercio de Cochabamba, solicitó del Gobierno, incitativa á la Municipalidad de esa ciudad, para que, dejando sin efecto una resolución de su tribunal coactivo, revoque el acuerdo de 21 de agosto de 1892, por ser contrario á leyes vigentes, pues dispone que, los licores extranjeros internados á ese distrito municipal se consideren destinados á su consumo y, como tales sujetos al pago de impuestos, si en el término de veinte días no son despachados al lugar de su destino. Este acuerdo se halla en abierta oposición con las terminantes prescripciones de la ley de 21 de noviembre de 1888, el decreto reglamentario de 10 de noviembre de 1890 y la ley de 5 de diciembre de 1906, que prohiben á las Municipalidades imponer gravámenes á artículos de tránsito. El Gobierno, en cumplimiento de sus atribuciones constitucionales,

incitó al H. Concejo Municipal de Cochabamba, para la suspensión del acuerdo mencionado y consiguiente revocatoria del auto del tribunal coactivo que obligaba al señor Bickenback al pago del impuesto indebido (Anexo Nº 18).

En su oportunidad han sido atendidas las numerosas representaciones municipales, para convocatoria á elecciones suplementarias. A principios del corriente año se ha deferido, tan sólo, á algunas de notoria urgencia, disponiendo que las elecciones se verifiquen con calificaciones hechas en el período anterior, por tratarse de complementar elecciones practicadas dentro del mismo período.

Con motivo de la controversia sostenida entre el H. Concejo Municipal de Cochabamba y la Junta del Chapare, sobre el derecho al impuesto predial urbano, correspondiente á las propiedades dentro del radio de las poblaciones de éste último, se ha dictado la resolución de 19 de diciembre último en sentido de que la Junta Municipal del Chapare debe consignar en sus presupuestos económicos, como ingreso propio, el producto del impuesto predial urbabano de los pueblos de Sacaba y Colomi, conforme á

la delimitación de los radios urbanos aprobados por el Gobierno, y el Concejo Departamental de Cochabamba, debe percibir el rendimiento del impuesto predial rústico de la mencionada provincia, sujetándose los propósitos de ambas corporaciones, para el efecto, á las prescripciones de la ley de 9 de octubre de 1892.

Promulgada en 9 de diciembre último, la Ordenanza de Patentes é Impuestos elevada al H. Senado Nacional por el Concejo Municipal de Chuquisaca, esta Corporación dirigió consulta al Ministerio, sobre algunos puntos relativos á la Ordenanza mencionada que irrogaban graves perjuicios á los ingresos municipales y dificultaban el ejercicio económico del Ayuntamiento.

El Ministerio, previa tramitación de la consulta, manifestó al H. Concejo Municipal de Chuquisaca, que, tratándose en este caso de la ejecución de una ley, el Gobierno no tenía facultad para interpretar ni explicar sus disposiciones sinó de hacerlas cumplir, pues, el artículo 52 de la Constitución Política del Estado, atribuye al Poder Legislativo la facultad de dictar leyes, abrogarlas, modificarlas ó interpretarlas, y que en esta virtud, se abstenía de absolver la consulta, por considerarla improcedente, siendo deber del H. Concejo sujetar sus procedi-

mientos referentes al cobro de impuestos á las Ordenanzas respectivas (Anexo N.° 19).

Con motivo de la promulgación de la Ley Orgánica de Presupuestos de 9 de setiembre del año próximo pasado, el H. Concejo Municipal de Oruro formuló consulta sobre si dicha Ley comprendía á las Municipalidades ó nó, para tomarla en cuenta á tiempo de la facción de los presupuestos económicos Municipal y de Instrucción para la gestión de 1908.

En respuesta, el Ministerio manifestó al H. Concejo que, estableciendo la citada ley, disposiciones relativas para las operaciones de los Tesoros Nacional y Departamentales y para la formación de sus respectivos presupuestos, era lógico suponer que lo concerniente á Municipalidades se hallaba regido por las prescripciones no derogadas de la ley de 21 de noviembre de 1872, pues, el artículo 24 de la Ley de 9 de setiembre declara subsistentes las disposiciones de la de 21 de noviembre de 1872 que no estén en contradicción con ella [Anexo Nº 20].

En el presente año, en cumplimiento de la ley de 25 de noviembre de 1905, se han practicado las delimitaciones de los radios urbanos de las poblacio-

nes Mizque, Tintín, Vilavila, Molinero, Baures, Pazo, Colcapirhua, Camataquí, Tarcona, La Torre, Impora, San Juan, Las Carreras, Portachuelo, Cabezas, Piray, Florida y Abapó, las mismas que han merecido la corespondiente aprobación gubernativa.

Por resolución adoptada en Consejo de Ministros, en fecha 5 de setiembre, se autorizo á la Municipalidad de Quillacollo para que las sumas votadas en su presupuesto económico para el ensanche del Cementerio Público y apertura de una calle, se inviertan en la adquisición de un sitio conveniente para la formación de un nuevo Cementerio en la "Avenida 6 de Agosto" (Anexo N.º 21).

Han sido promulgadas todas las Ordenanzas Municipales aprobadas por el H. Senado en sus sesiones del año pasado. Asimismo, se han puesto en conocimiento de las respectivas Municipalidades las autorizaciones para venta de bienes inmuebles y contratación de empréstitos concedidos por la Legislatura de 1907.

Las Municipalidades de los puertos de Rurrenabaque y Guaqui, creadas por las leyes de 25 de

setiembre de 1906 y 13 de diciembre de 1907, respectivamente, se hallan legalmente instaladas desenvolviendo su acción.

Correos

Los progresos alcanzados en este ramo de la administración pública, siguen en proporción creciente y manifiestan la mayor comunicación de Bolivia con los países vecinos, al mismo tiempo que la mejor organización del servicio interno con el establecimiento de nuevos correos y oficinas postales en el interior del territorio.

El detalle que comprende ambas secciones, externa é interna, os dará una idea de la dedicación del Ministerio de mi cargo y de la Dirección General, encomendada al señor Lisímaco Gutiérrez, hácia esta importante repartición.

Servicio externo.

El conjunto de gastos ordinarios de la Oficina Internacional de Berna, durante el año 1907 ha ascendido á la suma líquida de Francos 109,291.03, á la cual se deben agregar Francos 15,185.28, para completar la suma votada por el Congreso de Berna, con destino á la erección de un monumento conmemorativo de la fundación de la Unión Postal Universal. Del total de estas sumas corresponden á Bolivia Francos 501, que han sido remitidos en 11 de junio último al señor Director de la Oficina Internacional.

Las equivalencias fijadas en el artículo IV del Reglamento de la Convención principal, han sido modificadas por las Islas Filipinas, Chile, Africa, Oriental, Uganda y, finalmente Siam, en las cantidades fijadas en el respectivo cuadro que corre en los Anexos.

En cuanto al cuadro inserto en el artículo 2º del mismo Reglamento, concerniente á encomiendas postales, Chile ha variado en treinta centavos la equivalencia de cincuenta céntimos y en quince la de veinticinco, y Siam en diez y ocho atts por cincuenta céntimos y nueve atts por veinticinco.

Por Decreto Supremo de 31 de enero de 1907, se dispuso que la Convención principal suscrita en Roma, el Protocolo final y el Reglamento de orden y detalle, rijan desde el 1º de octubre del mismo año y en este sentido, para el estudio y cabal conocimiento de dichos documentos por el público y los empleados del ramo, se ha dispuesto su metódica publicación.

Los derechos de tránsito que paga Bolivia á los países vecinos han sido satisfechos en la forma siguiente:

A la República Argentina por lo correspondiente al año 1907, Francos 1,279.75;

A la República del Perú por el mismo año, Francos 4,005.08;

Con la República de Chile quedan pendientes las sumas que se adeudan por 1906 y 1907, por no haberse recibido todavía las correspondientes cuentas; pero se ha insinuado á la Dirección General de Correos de aquel país, la remisión de ellas para su cancelación.

Durante el año 1907, el servicio de giros postales internacionales, ha tenido el movimiento siguiente:

Estados Unidos de America, 122 giros expedidos de Bolivia por valor de dollars 1,314.50=Bs. 3,349.20; 33 giros recibidos de E. U. de A. dollars 660.93=Bs. 747.66. exceso de expedición: dollars 653.75=Bs. 1,601.54.

Chile:—45 giros expedidos de Bolivia, $ oro 1,190=Bs. 3,209; 16 giros recibidos de Chile $ oro 463.47=Bs. 1,251.36; lo que arroja un exceso de expedición de pesos oro 726.53=Bs. 1,957.64.

Alemania.—27 giros expedidos por Marcos 1.111=Bs. 696.20; 8 giros recibidos por Marcos 601.80=Bs. 376.45.

Francia.—Giros expedidos por Francos 24,062.20=Bs. 11,615.86; giros recibidos por Francos 3,790.01=Bs. 1,921.12.

El servicio de encomiendas internacionales, bastante regularizado en el pasado año, ha tenido este movimiento:

Encomiendas procedentes y recibidas del Perú	324
Encomiendas expedidas de Bolivia al Perú	166
Encomiendas al exterior via Perú	74.240
Excedente en recepción	84

U. U.	Recepción directa de E. E. de A.....	1.038
	Expedición directa á id.....	45
	Excedente de recepción....	993
Chile	Recepción del exterior vía	13.487
	Expedición al id, vía id....	967
	Excedente de recepción....	12.520

En cuanto al movimiento postal internacional en, 1907 ha incrementado en su expedición y recepción, como se verá en el cuadro [Anexo Nº 23] que arroja un total de 1.385,468 piezas recibidas por 475,917 expedidas.

Servicio interno

Los cuadros anexos Nos. 24 y 25 manifiestan que el intercambio de correspondencia en el interior de la República ha alcanzado á 1.988,716 y 1.922,982 pie-

zas recibidas y expedidas respectivamente, dando un total de 3.911,698 que añadido al que acusa el cuadro del movimiento postal internacional, dá la cantidad de 5.873,083 descompuesta en la forma siguiente;

Recepción ..	3.474,184	
Expedición. .	2.398,899	
Servicio Internacional.....		1.961,385
" Interno...		3.911,698
		5.873,083=5.873,083

La anterior cifra conseguida durante el año 1907, sobrepasa á la de 1906 en 719,580 piezas y revela claramente los progrseos alcanzados en tan corto espacio de tiempo.

Se han expedido 26,832 giros postales por un valor de Bs. 1.019,439.48 produciendo un rendimiento por derechos de franqueo de Bs. 5,820.08, cantidades que comparadas con las del año anterior manifiestan un aumento de Bs. 132,646.28 y Bs. 533.99 respectivamente.

La venta de estampillas durante el mismo año ha alcanzado á Bs. 225,455.85 y el arrendamiento de casillas y apartados con más las multas impuestas, á Bs. 12,975.33 y como el egreso efecti-

vo en la atención del servicio ha sido de Bs. 335,722.63, el déficit en contra del Tesoro Nacional alcanzó sólo á Bs. 93,291.25 y con la circunstancia de que las Administraciones Principales de La Paz y Oruro dieron un superávit de Bs. 30,449.42 la primera y Bs. 3,976.88 la segunda.

Para atender necesidades muy sentidas en el territorio de la República, se han establecido desde el mes de agosto del año próximo pasado las siguientes oficinas de correos:

En el distrito de La Paz, un correo con carga entre los pueblos de Sicasica é Inquisivi, una oficina en la estación de Patacamaya y tres receptorías en Palca, Cohoni y Lambate.

En el distrito de Cochabamba, un correo trimestral al Departamento del Beni, y otro semanal á Cliza y Toco, el aumento de una acémila para el correo á la provincia Campero y el establecimiento del servicio á Colcapirua, Muela y Tiraque.

En el distrito de Potosí, el establecimiento del correo directo entre Macha y Uncía.

En el distrito de Santa Cruz, el establecimiento de una receptoría en el pueblo de Ascención de Guarayos, el de uno quincenal directo de Lagunillas á Yacuiba y el de otro directo con carga á San José y Puerto Suárez.

A fin de satisfacer una necesidad reclamada por el comercio de la región del Iténez se ha insinuado á nuestra Cancillería gestione con el Gobierno del Brasil los acuerdos necesarios para el establecimiento de un correo mensual entre San Matías y el punto brasileño denominado Descalvados.

Como medidas tendentes al mejoramiento del actual servicio de correos se han adoptado también, previa la tramitación legal respectiva, las siguientes: la aceptación de una propuesta para el trasporte de valijas de correos entre Sucre y la provincia de Tomina y la de otra para el mejor servicio de las postas de la Calera y la ciudad de Sucre; la autorización á las Subadministraciones de mayor importancia comercial en el Departamento de La Paz para que puedan expedir giros por un monto mayor que el señalado por el Reglamento del ramo y la aceptación de una propuesta para el trasporte de correos entre La Paz, Sorata y Mapiri; el aumento de bagajes á los conductores de correos entre Cochabamba y los puntos de Oruro, Totora, Ayopaya y Arque; la aceptación de la propuesta formulada para el trasporte de la correspondencia entre Tupiza y La Quiaca por la misma empresa que debe prestar el servicio carretero; el aumento de bagajes á los conductores entre Cochabamba y Santa Cruz; la aprobación del contra-

to celebrado para el trasporte de correos de Guayaramerín á Riberalta y de Trinidad á los puertos fluviales del Chapare y Cuatro Ojos; y, finalmente, la aceptación de la propuesta de la empresa carretera "Argentina" para la conducción de la correspondencia entre Uyuni y Tupiza.

Los muchos inconvenientes que se presentan en la actualidad para el trasporte de carga entre Puerto Suárez y Santa Cruz, y en mayor escala cuando se requiere el de piezas de considerable volumen y peso, han causado la postergación del establecimiento del correo fluvial á vapor entre los puertos de Guayaramerín, Trinidad, Cuatro Ojos y Santa Rosa del Chapare que, de conformidad con el contrato suscrito con el señor David Cronemboldt, debió haberse efectuado hace más de un año; pero las informaciones oficiales que trasmitió al Ministerio la Prefectura del Departamento de Santa Cruz, manifiestan que las cuatro lanchas destinadas á ese objeto se encuentran armadas ya en el puerto de Cuatro Ojos, faltando sólo los calderos que por dificultades del terreno han demorado mucho tiempo en las serranías de Chiquitos.

El casillero compuesto de ciento ochenta casillas y gabetas que se pidió á la acreditada casa "Yale" por intermedio de nuestra Legación en Washington se encuentra ya en su destino, la ciudad de Cochabamba, y los de igual capacidad que se encargaron para Santa Cruz y Tarija, deben llegar próximamente.

Debo también daros cuenta de haberse decretado en el pasado mes de julio un nuevo Reglamento General de Correos, por las deficiencias de que adolecía el de 27 de marzo de 1900 y por las modificaciones introducidas al servicio externo por la Convención Principal de Roma, de 26 de mayo de 1906, á la cual concurrió Bolivia representada por nuestro Cónsul General en Bruselas, señor Joaquín de Lemoine [Anexo Nº 26].

Telégrafos

El desenvolvimiento progresivo de esta sección del Ministerio de Gobierno y Fomento, manifiesta la constante dedicación del Gobierno Nacional

hacia la comunicación telegráfica interna y hacia el mejor acceso de nuestra red desde los países vecinos que son los directamente beneficiados por los cables submarinos del Pacífico y del Atlántico.

La asidua labor del señor Director General del ramo, don Carlos Torrico, ha constituido un valioso factor de colaboración en este orden, durante los cuatro años de la administración que termina. Debo hacer igual mención honrosa del Inspector Técnico, señor Ricardo López, quien ha contribuido en mucho en la mejora de este ramo, durante el tiempo que permaneció en el país.

Servicio externo

En la Memoria del año próximo pasado os dí ya conocimiento de haberse procurado la adhesión de Bolivia á la Convención Telegráfica Internacional de San Petesburgo en virtud de las gestiones hechas por nuestro Ministro en Lóndres, don Fernando E. Guachalla.

La Oficina Central de Berna, comunicó que, apesar de haberse incorporado Bolivia al terminar el primer semestre de 1907, sólo pagaría la cuota par-

te correspondiente al segundo semestre de ese año y en conformidad á este aviso han sido abonados por el Tesoro Nacional tanto ese crédito como el que resulta del primer semestre del año en curso y que alcanzan á la suma de Francos 1,322.—Las publicaciones hechas por esta Oficina se reciben con toda regularidad.

Los acuerdos tomados por el Congreso de Lisboa que fué convocado para el 4 de mayo del presente año, deben ser considerados por nuestra Dirección General para las reformas que precisen los Reglamentos del ramo, una vez que la Oficina de Berna los dé á la circulación universal. Por su parte el Gobierno Nacional, teniendo en consideración los alcances del Congreso de Lisboa y la práctica análoga de todas las Naciones, ha concedido franquicias de liberalidad en el porte de los telegramas dirigidos por los representantes concurrentes á aquel acto.

En el presente año se han señalado las tarifas para la trasmisión de telegramas especiales por la vía de Uyuni para Chile, previo acuerdo de los Directores de Telégrafos de ambos países, de conformidad á la Convención suscrita anteriormente.

El servicio por esta vía, se vá regularizando y llegará á un mayor grado de perfección, cuando el Gobierno de la vecina República, haga colocar un segundo

conductor en su línea de Ollagüe á Antofagasta; pues el doble conductor establecido de Oruro á Challapata, facilita el servicio en la sección boliviana.

Nuestras comunicaciones con Chile, se efectúan también por medio de la Compañía de Telégrafos á Bolivia, que tiene sus líneas extendidas entre La Paz y Tacna.

En el año 1907 (10 meses después de establecido el servicio internacional), la administración boliviana ha resultado con un saldo á favor de la chilena por el intercambio telegráfico, de Francos 1,703.14 y $ 511.90, y habiéndose pagado el equivalente de Bs. 1,277.70.

El dato estadístico referente al servicio es el siguiente:

Se han trasmitido por la vía de Uyuni desde febrero á diciembre inclusive

	9,113 telegramas con	179,366 palabras
y se han recibido..	9,677 telegramas con	165,342 palabras
Totales	18,790 telegramas con	344,708 palabras

Para el servicio de la comunicación con la República Argentina, no tenemos más que un conductor desde Challapata á La Quiaca, por el que se

hace todo el servicio interno de Bolivia con los Departamentos de Chuquisaca, Potosí y Tarija, así como el de los países limítrofes y Europa.

Es de urgencia inaplazable el establecimiento de la línea de Uyuni á Tupiza, tanto para cerrar un circuito telegráfico que, en casos de interrupción de la actual línea, localizaría en una reducida sección, la incomunicación telegráfica, cuanto para desenvolver nuestras comunicaciones por esta vía, que si bien es la más barata, no tiene las preferencias del público por la intermitencia del servicio que naturalmente es frecuente con relación á la gran extensión de su recorrido, pues de Challapata á La Quiaca, tenemos 663 kilómetros de línea.

Persiguiendo este pensamiento de años atrás, el Gobierno autorizó el pedido de postes de acero y el material correspondiente para hacer este importante trabajo que asegurará la comunicación de toda la República entre sus grandes centros y de éstos con la metrópoli argentina y las capitales europeas.

El movimiento del intercambio telegráfico con el vecino Estado, ha sido el siguiente en 1907:

Telegramas y cablegramas en sus distintas categorías:

Trasmitidos...	8,631	con	232,262	palabras
Recibidos.....	10,448	"	322,392	"
Totales...	19,079	"	554,654	"

Dada la diferencia de tarifas para los cablegramas á Europa, que se cobra por la vía argentina y la que se abona por la de Tacna y Arequipa, es indudable que el público, una vez que se le garantice la rápida trasmisión de su servicio por la vía argentina que es mucho más barata que aquellas, le daría absoluta preferencia

La construcción de la línea Uyuni-Tupiza, tiene la innegable ventaja de que sirviendo los grandes intereses nacionales, el gasto que demande el trabajo, sería reproductivo y de utilidad bajo el aspecto económico.

Nuestras comunicaciones con el Perú, se desenvuelven por la línea entregada á la empresa arrendataria del Ferrocarril de Guaqui, pero, principalmente, se realizan por medio de la Compañía de Telégrafos á Bolivia, propietaria de la línea á Tacna.

El movimiento telegráfico en 1907 ha sido el siguiente:

Telegramas expedidos ..	6,623	con	105,045	palabras
Id recibidos...	7,939	"	102,583	"
Totales.....	14,562	"	207,628	"

Servicio interno

La red telegráfica nacional mide actualmente 5,512 kilómetros colocados en una extensión de 5,021, pues la diferencia resultante se debe al desarrollo de algunas líneas a doble conductor. Aquella cantidad comprende las líneas del Estado (4,320) y las de empresas particulares (1,101) según la clasificación que se encuentra en el [Anexo Nº 27].

Desde el 6 de agosto de 1907 se han instalado en el territorio de la República catorce oficinas telegráficas y diez oficinas telefónicas [Anexo Nº 28]. Las líneas construidas en ese mismo período de tiempo alcanzan á 562 kilómetros, y las reparadas á 233 (Anexo Nº 29).

Los ingresos del ramo en el año 1907 ascendieron á Bs. 167,631.39, de los que 1,552.47 corresponden á multas, mientras que los del primer trimestre del presente año han alcanzado á Bs. 43,500.63 por el servicio y Bs. 6.32 por multas. La primera cantidad, comparada con la de 1906, arroja un incremento de Bs. 27,078.79 y comprueba el rápido desarrollo de la comunicación telegráfica en Bolivia.

El movimiento de las líneas del Estado en el trascurso del año próximo pasado ha sido el siguiente:

225,790 despachos expedidos con 4.638,552 palabras; 230,749 despachos recibidos con 4.827,949 palabras y resultando un aumento de 36,981 despachos expedidos con 723,360 palabras y 37,627 despachos recibidos con 759,827 palabras sobre los correspondientes al año 1906.

Este mismo progreso se deja notar ya con las cifras obtenidas durante el primer trimestre del presente año:

36,253 despachos expedidos con 1.313,551 palabras y 38,589 despachos recibidos con 1.361,369 palabras.

Se han avanzado los estudios y se tienen ya las propuestas de las empresas "Telefunken" y "Marconi" para el establecimiento de estaciones radio-telegráficas destinadas á poner en comunicación el centro de la República con los territorios del Norte y Noroeste. Dichas estaciones deben colocarse en Cochabamba ó Colomi, en Santa Rosa del Chapare, Trinidad, Riberalta y Villa-Bella, y sólo la situación aflictiva del erario nacional y la falta de una partida en el Presupuesto, aplazan de pronto su establecimiento.

La Compañía "Telefunken" pedía por cada estación £ 3,000, comprometiéndose á un máximum de trasmisión de 600 palabras en cada 24 horas. La

"Marconi", £ 4,000 con una trasmisión de 11,520 á 21,600 palabras en el mismo período de tiempo, y aceptaba colocar las seis estaciones de Colomi, Santa Rosa, Trinidad, Matucare, Rurrenabaque y Villa-Bella.

Los detalles referentes á estas gestiones se encuentran publicados en el informe de la Dirección General del ramo, anexo especial de esta Memoria.

Entretanto y con el mismo propósito de comunicar la parte septentrional del territorio, ha quedado trabajada la primera sección de la línea telegráfica que se dirige desde Santa Cruz á la capital del Departamento del Beni, encontrándose el punto más avanzado en Palometas, á ciento catorce kilómetros de la primera de estas ciudades. Como el material necesario para la prosecución de la obra está ya sobre el terreno, es de esperar que en poco tiempo mas habrá llegado el alambre al puerto de Cuatro Ojos, mientras por el extremo opuesto, Trinidad, se extienda simultáneamente la línea hasta Loreto con los postes adquiridos.

Para considerar la asídua labor de los empleados del ramo, cábeme informaros que el prome-

dium del descanso diario de las distintas oficinas puede calcularse en la forma siguiente: Oruro, 5.28 horas; Challapata, 6.21; Cochabamba, 6.24; Uyuni, Santa Cruz, Vallegrande y Totora 6.28; Potosí, 7.07; Colquechaca, 7.09; La Paz, 7.14; Tupiza, 7.22; Sucre, 7.25; y Tarija, 9.14.

Al concluir el presente capítulo creo conveniente manifestaros la necesidad de tomar en cuenta para el Presupuesto Nacional de la gestión próxima las siguientes iniciativas: creación de un distrito telegráfico independiente en el Departamento de Chuquisaca y dividiendo así el del sud que se encuentra muy recargado; terminar el trabajo de la línea de Entre Rios á Villa Montes, así como las de Zudañez á Monteagudo y de Palometas á Cuatro Ojos; construir la línea de Uyuni á Tupiza, con postes de acero; establecer dos conductores más en la línea de Oruro á La Paz; construir la línea de Quillacollo á Ayopaya, para la que se tiene ya todo el material en Cochabamba y los postes proporcionados por el vecindario y, finalmente, construir la línea de Quillacollo á Tapacarí, teniéndose ya los aisladores y alambre en Cochabamba.

FOMENTO

Fomento

Ya se dejan sentir en la República los progresos realizados con inquebrantable tesón durante los cuatro últimos años. La cuenta que debo someter á vuestra consideración en el importante ramo de Fomento, os manifestará con claridad, H. H. Representantes, el desenvolvimiento que han alcanzado sus cuatro secciones y, muy especialmente, la que constituye la construcción de ferrocarriles.

La aproximación recíproca de nuestras poblaciones, por medio de la vialidad y el desarrollo de la riqueza nacional con el fácil acceso de los mercados extranjeros, prueban á nuestros vecinos de esta parte del continente el adelanto de que es capaz dentro de sus fronteras, un pueblo laborioso y tranquilo, y

empiezan á despertar entre las naciones de Europa y Norte América un interés creciente y una confianza mayor basada en la seguridad de nuestras instituciones.

Ferrocarriles

Ejecución del contrato de 22 de mayo de 1906.

Una obra que seguirá siendo de actualidad y que atraerá mayor interés, á medida que su ejecución avance cada año, es la construcción de ferrocarriles encomendada á la "Bolivia Railway Company" y á la "South American Construction Company" como concesionaria la una y como empresa auxiliar la otra, de conformidad con el contrato suscrito con los señores Speyer y Cª y el National City Bank de New York, en 22 de mayo de 1906 y aprobado por ley de 27 de noviembre de aquel año. Por

otra parte, la misma ansiedad con que son esperados en los principales centros de la República los vínculos de hierro de esta gran red de comunicación, dá margen á opiniones contrarias, que se basan, talvez, en el falso supuesto de que la magnitud del trabajo y de los recursos aportados, no guardan proporción con los sacrificios hechos por el país.

En observancia de la cláusula 28ª del contrato respectivo, que prescribe que el Gobierno, durante el tiempo en que esté obligado á satisfacer la garantía sobre los bonos de primera hipoteca y hasta la cancelación de los de segunda, tendrá un Inspector Fiscal encargado de examinar los libros y las cuentas y glosarlas, se encomendaron estas funciones al señor don Víctor E. Sanjinés, con el haber anual que le señala el Presupuesto Nacional de la gestión vigente. El laudable celo con que desempeña su cargo este nuevo empleado, y el oportuno conocimiento de mis labores que, mediante copias certificadas llegaron á esa oficina para organizar su archivo é ilustrar convenientemente el campo de su acción fiscalizadora, han podido orientar en poco tiempo la intervención prevista. Por su parte, el Tesoro Nacional, cuya dirección depende del señor don Néstor Cueto Vidaurre, ha colaborado con la puntualidad que le es propia, en el control de todas las operaciones emergentes, y ha proporcionado los informes precisos que el Ministerio de Fomento solicitó de él en diversas ocasiones y que, para satisfacción, acusaron

siempre la conformidad de las cuentas llevadas por la empresa concesionaria y las condiciones de seriedad con que ésta realiza las obligaciones que contrajo.

En cuanto á la supervigilancia de la construcción y antes de informar al H. Congreso sobre el detalle de todas estas labores, creo de mi deber recomendar también la participación de la Sección de Ferrocarriles de la Dirección General de Obras Públicas que ha concurrido en desempeño de varias comisiones á la inspección parcial de los trabajos y, finalmente, al examen total de la línea, antes de su entrega al servicio público.

Sometidos á la consideración del Supremo Gobierno, los documentos constitutivos de la "Bolivia Railway Company" y previo su estudio comparativo con las disposiciones del contrato y las contenídas en la ley de 27 de noviembre de 1906, se dictó la Resolución Suprema de 26 de octubre de 1907 [Anexo Nº 1], que declara la conformidad de todos esos actos y los pone en vigencia, con el reconocimiento de la personería legal de la asociación organizada por los señores Speyer y Cª y el National City Bank de New York.

Por resolución de fecha 28 de junio de 1907 y de conformidad con el Decreto de 4 de diciembre de 1906 que designó al señor don Ignacio Calderón, representante especial del Supremo Gobierno en el seno del Directorio de la compañía concesionaria y

con la facultad de autorizar la garantía de Bolivia sobre los bonos de primera hipoteca, se dispuso la formación de un sello oficial adecuado á esta última función del representante y se impartieron á éste las instrucciones del caso; y, posteriormente, por oficio de 7 de noviembre del mismo año, el Gobierno acordó que se entregaran á este mismo funcionario los bonos de segunda hipoteca ó, en su caso, los certificados provisionales de ellos, que emita la "Bolivia Railvay Company", y que deberán ser cubiertos por los Banqueros en conformidad á la cláusula 8ª, registrándolos en los libros de la Compañía á la orden del Supremo Gobierno de Bolivia y remitiéndolos para su custodia en el Tesoro Nacional.

Los cuadros Anexos Nº 2, F. y G., os manifestarán que con fechas 4 y 26 de noviembre del año próximo pasado se emitieron bonos por £ 524,600 y £ 349,600 de primera y segunda hipoteca, respectivamente, y con la circunstancia muy digna de notarse de que pudiéndose emitir el máximum de £ 1.500,000 de bonos de primera hipoteca (cláusula 12ª del contrato) cuyos intereses calouló la H. Comisión de Hacienda de la Cámara de Diputados en £ 26,780.69 resulta una obligación menor que acusa la economía de £ 22,727.16, en razón del corto tiempo y de la reducida cantidad de dichos bonos.

La construcción de la línea Viacha-Oruro ha demandado también, á medida de su prolongación, autorizaciones especiales para la entrega de sus pri-

meras secciones y una aprobación de sus tarifas que posteriormente han sido ampliamente clasificadas y sometidas al estudio de la Sección de Ferrocarriles de la Dirección General de Obras Públicas para su vigencia desde el 1º de agosto, de conformidad con las Supremas Resoluciones de fechas 22 de junio y 13 de julio último, Como en casos análogos ha sido necesario comenzar con el tipo máximum fijado en el contrato de 22 de mayo de 1906 y la práctica, en el tiempo que falta hasta el 31 de diciembre del año en curso, ha de aconsejar reformas parciales y disminuciones de los distintos tipos, de acuerdo con las conveniencias del público y de la empresa y en la proporción que reclame la obligación de la garantía reconocida.

El cuadro anexo Nº 2 N., os manifestará la correcta y puntual forma con que el Tesoro Nacional ha satisfecho esas entregas desde el año 1907, hasta el 30 de junio del presente año y el hecho de que en poder de los Banqueros se encontraba á esa fecha depositada la suma de £ 2.327,445.16.10 proveniente de la primera entrega, de £ 2.500,000 y de las que mensualmente se han efectuado.

La minuciosa y documentada información del señor Inspector Fiscal, que encontrareis en el anexo Nº 2. A/N. contiene datos que comprueban la correcta facción de las cuentas emergentes del contrato, aunqne la circunstancia de que el manejo de fondos en general se hace al mismo tiempo que en Nueva

York, sede del Directorio de la Compañía, en Bolivia, lugar donde se verifica la construcción de ferrocarriles, hace imposible la reunión y cotejo de ambas cuentas antes de algunos meses.

La inversión hecha hasta el 31 de diciembre último alcanza, por gastos de construcción y estudio, á Bs. 5.515,820.77 de los que corresponden á la línea Viacha–Oruro 4.275,674.83; á la de Oruro-Potosí 297,670.55; á la de Oruro-Cochabamba 92,421.83; á la de Potosí-Tupiza 7,903.03; y el resto á gastos de ingeniería y otros especificados en el balance de esa fecha. [Anexo Nº 2 D.]

El balance provisional correspondiente al primer trimestre del presente año hace ascender á Bs. 8.017,864.87 los gastos generales, fuera de la suma de Bs. 800,000 en que se calcula el material rodante hasta hoy adquirido y algunas otras partidas que deberán incluirse en el balance al 30 de junio último.

Datos cablegráficos recientemente recibidos de Nueva York acusan la existencia de £ 2.057,800, en poder de los Banqueros al 30 de Junio del presente año, por capital suscrito de conformidad con la cláusula 14ª del contrato vigente. A la anterior cantidad deben agregarse £ 209,905.19.7 por fondos de garantía remesados hasta la fecha de la presente Memoria, en observancia de la cláusula 15ª y se tendrá un total de £ 2.267,705.19.7.

A los datos que anteceden debo añadir los siguientes: Los bonos de primera hipoteca emitidos hasta el 30 de junio de 1908, [60%] alcanzan á £ 633,400; los de segunda hipoteca á igual fecha [40%] á £ 442,200; y los intereses pagados por los Bonos de primera hipoteca á £ 17,345.0.7

Ferrocarril de Viacha á Oruro

El día 1º del presente mes, la ciudad industrial de Oruro ha sido testigo de una de las victorias del progreso nacional, recibiendo en su seno la primera locomotora del Norte que vá á encontrar allí la línea férrea de Antofagasta y á comunicar con ella los centros poblados de la Altiplanicie andina, desde Guaqui y La Paz, hasta Ollagüe y Pulacayo.

Esta línea inaugurada, viene á ser el principio y la base del sistema que debe desarrollarse para comunicar la región minera de la República con las zonas agrícolas y ganaderas del centro y del oriente. Su ejecución, en menos de dos años, ha comprobado que eran prácticas y acertadas las previsiones del

Gobierno así como la seriedad de la Compañía y la eficacia de sus esfuerzos para realizarla.

Las condiciones de construcción del ferrocarril corresponden debidamente al propósito de hacer de él, por el momento, la arteria principal de comunicación del interior de la República con los puertos de Ilo y Mollendo, y con el de Arica, una vez que, conforme al tratado suscrito con la República de Chile, se lleve á feliz término el trabajo de este otro ferrocarril. Su extensión total, sin incluir los pequeños cambios y trozos auxiliares, alcanza á 201.930 kilómetros, y su mayor gradiente no pasa del 1%, así como sus menores curvas no bajan de un radio de 143.36 metros en la región donde se encuentran las ligeras colinas que turban la monótona sucesión del altiplano.

El costo de la línea corresponde á la solidez de su construcción, al mayor número de puentes que los que se calcularon en los primitivos presupuestos, á la construcción de edificios para las estaciones y para el mantenimiento de la vía, al número de los depósitos de agua y combustible y, en fin, á la calidad del material rodante y del equipo y al valor de los terrenos adquiridos.

El informe del señor Joseph De Groeve, Jefe de la Sección de Ferrocarriles de la Dirección General de Obras Públicas (Anexo Nº 3) y el plano de su referencia, registran todos los detalles de este importante trabajo cuyos beneficios han empezado á

sentirse desde su inauguración. Dichos documentos comprueban que el trazo y construcción de la línea se han hecho en las mejores condiciones y con extricta sujeción á las reglas de ingeniería y que las locomotoras y el material rodante garantizan por su solidez el buen servicio.

Se han establecido cinco estaciones y seis paradas. Los durmientes son de madera de muy buena calidad y los rieles de acero y pesan 26,800 gramos por metro. Ha de instalarse en Oruro una maestranza para atender las necesidades de las tres vías, á Viacha, á Potosí y á Cochabamba.

La compañía concesionaria posee actualmente cuatro locomotoras poderosas de carga del tipo "Consolidation"; cada una de ellas puede remolcar 800 toneladas á una velocidad de 18 kilómetros por hora sobre una gradiente de 2%, lo que supone que con menor número de toneladas y en una gradiente que no pase del 1% podrían recorrer de 40 á 50 kilómetros. En cuanto á las locomotoras destinadas al trasporte de pasajeros, que debe recibir la empresa concesionaria, puede asegurarse que recorrerán 100 kilómetros por hora, una vez asentada perfectamente la vía.

El siguiente cuadro comparativo de distancias intermedias, con relación á La Paz, Guaqui, y Antofagasta, os manifestará la importancia de la línea Viacha-Oruro:

ESTACIONES	Distancia de Oruro	Distancia de Antofagasta	Distancia de La Paz	Distancia de Guaqui	Distancia de Mollendo
Viacha.....	202	1126	32	64	823
Ingavi	182	1106	52	84	843
Vilaque.. ..	174	1098	60	92	851
Calamarca....	162	1086	72	104	863
Ayoayo..	141	1065	93	125	884
Patacamaya...	121	1045	113	145	904
Lomitas..	99	1023	135	167	926
Silencio.....	78	1002	156	188	947
Eucaliptus....	60	984	174	206	965
Soledad.....	30	954	204	236	995
Oruro.....	—	924	234	266	1025

Las distancias relacionadas con el puerto de Mollendo, comprenden los 237 kilómetros en que se calcula el derrotero de los vapores en el Lago Titicaca, desde Puno á Guaqui.

Líneas en construcción.

Del informe pasado por el señor Rankin Jonhson, Ingeniero en Jefe de la "Bolivia Railway Company" consta que los terraplenes de la línea Oruro-Potosí alcanzaban al 31 de marzo último á 25 kilómetros, de los que 10 se encontraban totalmente terminados, y que una comisión se ocupa en la actualidad de estudiar la línea en su última sección (82 kilómetros). Practicado el reconocimiento de la línea Potosí-Tupiza, los estudios finales han llegado recién al kilómetro 57 á partir de la primera de estas ciudades, sin haberse hecho todavía ningún trabajo de construcción. En cuanto á la línea Oruro–Cochabamba, cuyo trazo preliminar alcanzaba á 254 kilómetros, expresa el mencionado ingeniero, que será más corta y menos costosa con los nuevos estudios que se efectúan y que se aprovecharán los 16 kilómetros de terraplenes en las inmediaciones de Oruro.

Un proyecto de combinación entre la empresa concesionaria y la del ferrocarril de Antofagasta, no ha llegado todavía á solucionarse definitivamente. Es de esperar que se arregle satisfactoriamente, por convenir así á ambas empresas, y entonces seguramente, la construcción de todas las líneas en el inte-

rior de la República se apresurará de una manera notable, satisfaciendo así, de inmediato, los justos anhelos de los otros Departamentos.

El hecho de que la compañía concesionaria ha ubicado las pertenencias que le acuerda el contrato de 22 de mayo, en las márgenes de los ríos Chapare y Chimoré, manifiesta la firme persuación en que ella se encuentra de poder prolongar hasta aquellas regiones la línea de Cochabamba y el éxito indudable que persigue aproximándose á la parte más fértil del territorio.

Finalmente la línea á Puerto Pando, cuyos estudios han demandado ya Bs. 55,608.84, ha de ser iniciada una vez que se resuelva el punto referente á la ruta que conviene seguir para recorrer en una ú otra dirección las exhuberantes vegas de los Yungas.

Creo llegado el caso, H. H. Representantes, de informaros en esta parte de mi Memoria, respecto de la economía de Bs. 1.092,974.81 procedente de la gestión de 1907 y que se encuentra depositada con destino á la construcción de ferrocarriles, ya sea para servir de base de garantía ó sea para engrosar los fondos aportados en el contrato de mayo.

Ferrocarril del Río Paraguay á Santa Cruz.

En virtud de la ley de 20 de enero del presente año que acepta las ampliaciones y aclaraciones presentadas por el Sindicato "Fomento del Oriente Boliviano" á la concesión que le fué otorgada en 8 de noviembre de 1905, fué hecho el depósito prescrito por la cláusula 5ª y el Supremo Gobierno ordenó la extensión de la respectiva escritura por resolución suprema de 26 de enero (Anexo Nº 4).

Teniendo en consideración los obstáculos con que tropezó el Sindicato por la misma naturaleza de la zona, la falta de agua y la carencia de víveres en muchos puntos del interior, así como la escasés de brazos, el fallecimiento del ingeniero en Jefe y otros funcionarios, las inundaciones del río Paraguay en extensas regiones y la epizootia que interrumpió el tráfico entre Santa Cruz y Puerto Suarez, el Gobierno Nacional acordó á la empresa concesionaria un plazo adicional hasta el 1º de abril para la terminación de los planos detallados é informes circunstanciados y definitivos referentes al puerto y á la construcción de la línea férrea; pues, al proceder así, consideraba que todos esos hechos constituían el ca-

so de fuerza mayor previsto por el artículo 9º de la ley vigente (Anexo Nº 5).

Antes del vencimiento del nuevo plazo, nuestra Legación en Buenos Aires informó oficialmente al Ministerio, que el Sindicato "Fomento del Oriente Boliviano" había entregado los planos é informes respectivos y que los enviaba á su vez, como lo ha hecho, para su consideración por el Supremo Gobierno.

Pasados oportunamente esos documentos para su estudio á la Sección de Ferrocarriles de la Dirección General de Obras Públicas y en vista del informe favorable producido por aquella repartición, han sido aprobados por resolución de fecha 11 de julio último [Anexo Nº 6] y devueltos los ejemplares duplicados con el respectivo Vº Bº del Ministerio de Fomento. La reducción del trazo de la línea (Anexo Nº 7) y la descripción que le es correspondiente (Anexo Nº 8), os darán una idea cabal de los trabajos llevados á cabo y de los detalles de ingeniería, fuera de los siguientes:

La extensión total del ferrocarril desde Puerto Suárez hasta la ciudad de Santa Cruz es de 683 kilómetros y la ubicación de las estaciones intermedias se ha hecho en esta forma: Punto de arranque, muelle de Puerto Sucre, Estación Puerto Sucre kilómetro 8, Estación Tacuaral kilómetro 44, Id. Ibaporucito kilómetro 83, Id. Santa Ana 126, Tucavaca

151, Agua-retirada 181, Escobita 207, Paquió 237, Tayoi 263, San Pedro 276, Pasto Ancho 299, Ipías 334, Taperas 359, Las Taucas 391, San José 404, Piococa 437, Quimome 464, Motacucito 493, Fortín Guarayos 530, Pozo del Tigre 551, Tres Cruces 578, Cañada-larga 608, Río Grande 649, Santa Cruz 683.

La línea está dividida en cinco secciones que abarcan: la primera la región comprendida entre Puerto Sucre y Santa Ana (124 K.); la segunda hasta Santiagoma (123 K.); la tercera hasta San José (157 K.); la cuarta hasta el Pozo del Tigre [140 K.]. La gradiente máxima elegida es de uno por ciento, salvo una pequeña extensión de ascenso al paso Turuhuapa que tendrá el dos por ciento reducible por estudios posteriores. El radio mínimo de las curvas es de 300 metros. Entre las obras de arte merecen especial mención la apertura de un túnel de 360 metros de largo para ganar la cumbre del Turuhuapa y la construcción de un puente de 350 metros de luz sobre el Río Grande.

En cuanto al Puerto, ubicado en la confluencia del riacho Tamengo y el arroyo Concepción, á 5,500 metros del río Paraguay, reune todas las condiciones de estabilidad tanto por la firmeza de los barrancos como por la profundidad de las aguas que permiten el acceso de buques de seis piés de calado en la época más seca. Puerto Sucre se encuentra á

118.60 metros sobre el nivel del mar y se ha adoptado como punto de salida para la nivelación general de la vía.

Prolongación del Central Norte Argentino.

Otro acontecimiento de igual importancia para el país, ha sido la inauguración del ferrocarril Central Norte Argentino en la frontera boliviana, el día 25 de mayo próximo pasado. Pronto será una realidad la prolongación de esta vía hasta Tupiza y, en consecuencia, su empalme con la red ferroviaria que construye dentro de la República la "Bolivia Railway Company".

En otra sección de la presente Memoria encontrareis, H. H. Representantes, los detalles de las concesiones acordadas por el Supremo Gobierno para estimular el tráfico por el ferrocarril Central Norte, abriendo caminos carreteros que desde Potosí y Uyuni deben converjer en la ciudad de Tupiza y continuar desde allí á La Quiaca. Entre tanto, voy á

permitirme manifestaros la utilidad que de inmediato reporta á todo el país esta nueva ruta que nos aproxima al Atlántico y, con él, á los Estados del Viejo Mundo.

La distancia que media entre Buenos Aires y La Quiaca es de 1,794 kilómetros (Anexo N.° 4), de los que deberíamos descontar los existentes entre aquella misma capital y el puerto del Rosario (304 kilómetros) que ya se encuentra habilitado para el ingreso de vapores de alto bordo y que, por lo tanto, debe ser considerado como el punto más próximo del Atlántico, no obstante su posición en el río Paraná. Queda, pues, nuestra frontera á menos de dos días y medio de las embarcaciones portadoras de nuestra mercadería, y con la circunstancia de que por este medio, podemos emplear para nuestra comunicación con Europa las mejores líneas de navegación establecidas entre aquel continente y la América Meridional.

El bienestar económico que se deja sentir ya en Tupiza y algunas otras poblaciones del Sud de la República, así como el considerable aumento del intercambio comercial por esa vía, son una prueba inequívoca del éxito que deja entrever nuestra aproximación ferroviaria á la República Argentina.

En cuanto á las proyecciones de esta grandiosa obra de comunicación internacional y dentro de poco tiempo interocéanica, cábeme sólo apuntar los siguientes datos: 1.° la distancia de Buenos Aires á

Arica por la vía Tupiza-Potosí-Oruro, será de 3,080 kilómetros; por la de Tupiza-Potosí-Uyuni, 3,260; y por la de Tupiza-Uyuni, 3,010, pasando siempre por Oruro y Viacha; y 2.° la distancia entre la misma capital y el puerto de Antofagasta por la vía Tupiza-Uyuni 2,694 kilómetros y por la de Tupiza-Potosí-Uyuni 2,944.

Esta sóla enunciación manifiesta la importancia continental de la obra y hará de ella una arteria de comunicación análoga á la existente entre New York y San Francisco que recorre la extensión de 5,500 kilómetros próximamente.

Por otra parte, la circunstancia de que por esta línea, la comunicación con Europa representa desde La Paz ú Oruro una economía del 50% próximamente en el costo del trasporte y en el tiempo empleado, hace resaltar á simple vista la utilidad que la obra reportará á Bolivia.

Finalmente, se precisa que para la nueva gestión fijeis una partida suficiente destinada á la construcción de un edificio que serviría de pronto para el resguardo aduanero en la frontera argentina, el cual sería la base de un pueblo importante de no lejana formación. Para hacer práctica esta idea, el Gobierno comisionó al Jefe de la Sección de Ferrocarriles, Mr. De Groeve, estudiase el punto más adecuado para dicha fundación, el que ha sido fijado á un kilómetro de distancia al norte de la frontera.

Ferrocarril de Arica á La Paz.

Iniciados los trabajos de este ferrocarril por el Sindicato de Obras Públicas de Chile y una vez rescindido el contrato con aquella sociedad, el Gobierno de la vecina República, aceptó la propuesta del Banco Alemán Trasatlántico que tampoco ha continuado la expresada obra por motivos que son del dominio público.

Por esta razón y con el propósito de no interrumpir el trabajo, el Gobierno del Exmo. señor Montt, ha resuelto seguirlo por administración, hasta que se presenten nuevas propuestas en virtud del Decreto de convocatoria que deja al mismo tiempo sin efecto el contrato celebrado con el Deustche Bank.

Informaciones oficiales que se han recibido últimamente manifiestan que la obra prosigue con mayor actividad y cuenta con un considerable número de trabajadores procedentes del Sud de aquella República.

El estado de los trabajos al 10 de julio último, alcanzaba á 67 kilómetros de enrieladura y 80 kilómetros de terraplenes, debiendo estar enrielada

la diferencia de 13 kilómetros hasta mediados del presente mes. La continuación de los trabajos se ha contratado hasta el kilómetro 90, con grandes cortes y seis túneles pequeños, y contándose en la indicada fecha con un mil trabajadores, cinco locomotoras y cincuenta y cinco carros en movimiento.

El administrador actual es el señor Manuel Ossa, muy conocido por los trabajos de este género que llevó á cabo con éxito anteriormente.

Ferrocarril Madera-Mamoré.

Bajo la dirección del señor M. H. C. Miller, colaborado por el señor M. Sisson y por otros competentes ingenieros, se iniciaron el año próximo pasado los trabajos de este ferrocarril, paralelo al curso del Madera y destinado á salvar los obstáculos de la comunicación fluvial entre San Antonio y Guayaramerín

Informaciones recientes manifiestan que la construcción avanza con la rapidez posible en regiones tropicales análogas, y que el mayor contingente

de trabajadores permitirá apresurar la terminación de la obra.

Entre tanto, corresponde á Bolivia preparar la extensa y exhuberante zona que ha de aprovechar los beneficios de esta nueva vía de acceso y dirigir allí, desde el sudoeste, uno de los ramales de la red ferroviaria que construye la "Bolivia Railway Company" para conexionarla con la franca navegación del río Mamoré y, por consiguiente, con el ferrocarril referido. Este es, pues, uno de los propósitos perseguidos con la prolongación de la línea Oruro-Cochabamba hasta el río Chimoré y á él deben dedicarse con preferencia todos los recursos y combinaciones financieras posteriores que se pongan al alcance de la Nación.

De pronto podemos contar ya con el recurso de las lanchas á vapor existentes en la región y con las que actualmente pone á flote el señor Cronembolt en el Puerto de Cuatro Ojos, mientras prosiguen con toda actividad los trabajos de apertura de los caminos de Cochabamba al Chimoré y de La Paz á Puerto Pando.

Ferrocarril de Guaqui á La Paz.

Construida esta línea bajo la administración anterior, con fondos nacionales en su primera sección de Guaqui al Alto y con los provenientes del empréstito obtenido de la "Peruvian Corporation Limited", en su sección eléctrica, ha resultado relativamente más costosa que lo que fué al entregársela al servicio; pues las nuevas construcciones de edificios que ha sido preciso hacer, la extensión de ramales sobre la cantera y el muelle y otras diversas obras adicionales y mejoras han aumentado su costo, pudiendo asegurarse que aún así no se presta al paso de las maquinarias de la "Bolivia Railway Company", por la poca resistencia de los materiales empleados. Por otra parte, los gastos de explotación tienen que ser elevados principalmente por el consumo del combustible en la usina de Purapura y la planta de empleados que ella requiere. Estas condiciones pueden modificarse cuando funcione la nueva instalación eléctrica contratada por el H. Concejo Municipal de esta ciudad, porque entonces se tendría la fuerza suficiente para aportar mayor contingente de ella, según cálculos hechos por el empresario; ó cuando merced al mayor desarrollo de la vía y á la

consiguiente disminución de las gradientes, pueda cambiarse la actual tracción con la de vapor y evitar trasbordos que demora todavía la rápida comunicación de la ciudad de La Paz con los ferrocarriles del Altiplano. Los cálculos hechos por el Jefe de la Sección de Ferrocarriles de la Dirección General de Obras Públicas para este cambio de tracción, acusan un gasto aproximado de £ 12,000, debiendo desarrollarse la ruta actualmente recorrida hasta 12 kilómetros, es decir 3 más sobre los existentes y reducirse el màximo de la gradiente al 4%, así cómo el radio mínimun de las curvas á 100 metros, salvo que estudios posteriores demostrasen la necesidad de un nuevo trazo haciendo subir el costo de la obra con aprovechamiento del material fijo existente. En este caso, la venta de la usina eléctrica de Purapura ó su destino á otra obra pública de importancia nacional, disminuiría considerablemente los gastos calculados.

Ha sido adquirido ya todo el material necesario para la prolongación de la línea hasta la plazuela de la Merced y próximamente debe empezar este trabajo destinado á facilitar el acceso de la estación de Challapampa.

Perseguido el propósito de acortar la navegación del lago Titicaca, existe también el proyecto de abrir un canal al través del itsmo de Yunguyo y evitar así una tercera parte del actual derrotero. Un estudio técnico podría proporcionar los datos que

permitan la consideración de este proyecto. Entre tanto, càbeme sólo llamar vuestra atención en este sentido, teniendo en cuenta que esta obra no sería estéril, aun cuando la vecina República del Perú llevase á la práctica el pensamiento de prolongar la línea férrea de Mollendo, desde Puno al Desaguadero, á donde debería avanzar el ferrocarril de Guaqui, con lo cual se facilitaría el intercambio de ambos países y se estrecharían más sus relaciones. [Anexo Nº 10].

Ratificando anteriores disposiciones se ha mantenido el impuesto de muellaje de Guaqui aplicándose el 70% de este ingreso á la conservación del muelle y el 30% á la amortización del empréstito á que he hecho referencia, además de lo que se halla aplicado á igual fin en los ingresos generales del ferrocarril.

Con el objeto de facilitar el trasporte de materiales de construcción y productos de las regiones próximas á la vía, se han dictado diversas disposiciones que contribuyan á abaratar los fletes.

Las cuentas relativas á este ferrocarril se encuentran en glosa en la Caja Nacional, á cuyo Director ha autorizado el Ministerio de Fomento para la organización de una comisión especial que las liquide esmeradamente, y que ha de componerse de dos competentes contadores, asesorados por el Jefe de la Sección de Ferrocarriles de la Dirección General de

Obras Públicas y, en su caso, por los de las secciones de Electricidad é Hidráulica y de Arquitectura.

Ferrocarril de Antofagasta.

Las relaciones del Supremo Gobierno con "The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway Company" se han desenvuelto normalmente durante el último año. Desde el 31 de marzo último, en que dejó la Inspección Fiscal el señor Antonio Morris, se ha hecho cargo de esas funciones el señor Andrés Aramayo.

Con fecha 26 de diciembre del año próximo pasado se aprobaron las tarifas de ese ferrocarril presentadas en cumplimiento del artículo 6° de la Ley de 29 de noviembre de 1888, para el trasporte de pasajeros, equipajes y carga, y los Reglamentos respectivos. Con este motivo se declaró que las rebajas especiales que pueda acordar la Compañía sobre ciertos artículos, debían considerarse hechas á los artículos mismos, cualquiera que sea su proceden-

cia, y aplicándolas de un modo general sin tener en cuenta el punto de origen ó producción del artículo favorecido [Anexo Nº 11].

Por resolución suprema de 27 de mayo, y á mérito de las reclamaciones formuladas por el comercio de las plazas de Oruro y Cochabamba, se declaró que la empresa "The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway Company" es responsable de las pérdidas ú otros daños causados en el trasporte de mercaderías entre el puerto de Antofagasta y la ciudad de Oruro y que los Agentes de Aduana ó comerciantes perjudicados pueden entablar ante los tribunales ordinarios el juicio de responsabilidad consiguiente (Anexo Nº 12).

Líneas férreas de otros sistemas.

La concesión acordada en 7 de junio de 1905 para la construcción de un ferrocarril "Decauville" entre Uyuni y Ckasiri, fué objeto de una falsa interpretación de parte de los interesados, señores Ara-

mayo, Francke y Cº, que pretendieron hacerla extensiva á un ramal del ferrocarril de Antofagasta, transfiriendo la autorización acordada por el Supremo Gobierno. Con este motivo en 17 de diciembre del año próximo pasado se declaró que los concesionarios tenían derecho á construir la línea "Decauville" y que la autorización de 7 de junio no podía considerarse transferible, por no reconocer ese recurso, ni mucho menos, extensiva á la construcción de una vía férrea de distinto sistema (Anexo Nº 13). Este mismo acto oficial declara caduca la concesión, si en el término de un año no se construye el mencionado "Decauville".

Posteriormente y á solicitud de los señores Aramayo, Francke y Cª, quedó explicado que el plazo á que se refería la anterior resolución debía computarse desde la iniciación formal de los trabajos sobre el terreno, y que, entre tanto, los concesionarios estaban obligados á comprobar la adquisición total del material requerido (Anexo Nº 14).

En 20 de febrero se ha autorizado al señor Moisés Blacud para la construcción de una línea "Decauville" de 30 kilómetros de extensión, entre la estación ferroviaria Pazña y el asiento minero de Antequera, en la provincia de Poopó. El Anexo

Nº 15 detalla todas las condiciones de esta concesión, siendo la más saliente la de que el empresario no exige garantía de interés ni subvención alguna.

Juzgando atendibles las razones alegadas por el concesionario para la construcción de un tranvía entre Cochabamba y Quillacollo, se autorizó por resolución suprema de 22 de febrero, el cambio de sistema de tracción á vapor por el de tracción eléctrica y la reducción de la trocha de la vía á sesenta centímetros, y debiendo computarse el plazo fijado en el artículo 7º de la ley de 3 de diciembre de 1901, desde la fecha en que el concesionario sea notificado con la citada resolución.

La necesidad de trasportar la cañería destinada á la captación de aguas de Cajamarca y el considerable costo que se calculó, desde los primeros momentos, con ese fin, sugirieron la idea de optar por un nuevo sistema que dejando habilitada la vía para el tráfico comercial entre la capital de la República y la línea férrea de Antofagasta, hiciera menos onerosa la traslación de dicho material. De acuerdo con este propósito, se presentó ante el Ministerio

de Fomento una propuesta para construir un ferrocarril monoriel cuyo principal objeto era conducir la cañería en un término relativamente reducido; y todos los informes que se produjeron respecto de esa iniciativa, probaron que en una vía mejor conservada que la de Challapata y Macha, puede establecerse este sistema de trasportes como línea auxiliar entre poblaciones distantes, de poco comercio y que no pueden costear la construcción de un ferrocaril de doble riel.

Creo oportuno, con este motivo, recomendar á la consideración de las H. H. Cámaras este sistema de línea férrea que consultaría tal vez el propósito de comunicar las poblaciones que necesariamente han de quedar aisladas del sistema ferroviario que se encuentra en ejecución.

Caminos

Vías tributarias del Ferrocarril Central Norte Argentino.

La inauguración del ferrocarril Central Norte Argentino en la Estación de La Quiaca, ha hecho necesarios algunos trabajos de vialidad que dén acceso á dicha vía, desde los centros poblados más importantes en el sud de la República; y con ese pensamiento el Supremo Gobierno aceptó las siguientes propuestas:

1ª—Por resolución de fecha 10 de abril último, la del señor Zenón Mansilla para hacer durante tres años el servicio de mensajerías y carretas entre La Quiaca y Tupiza en un sólo día, en conexión con el ferrocarril de Jujuy, y con la subvención anual de Bs. 10,000. En 30 del mismo mes, esta concesión se hizo extensiva al establecimiento del servicio de automóviles (Anexo Nº 16).

2ª—Por resolución de 9 de junio la propuesta del mismo señor Mansilla para establecer otro servicio carretero en conexión con el anterior, entre Tupiza y Potosí, subvencionado anualmente con la suma de 25,000 Bs. durante cinco años y percibiendo por el presente sólo Bs. 15,000. La carrera ordinaria deberá hacerse cuando más en cinco días [Anexo Nº 17].

3ª—Por resolución de 12 de mayo, la propuesta de la Empresa de Trasportes "Argentina" para la construcción del camino y para el servicio de diligencias y carretas en dos ó tres días entre las ciudades de Tupiza y Uyuni durante el plazo de cinco años y con la subvención anual de Bs. 20,000, que por una sola vez y como importe de la apertura del camino deberá pagarse en el presente año y al comenzar la gestión financial próxima (Anexo Nº 18).

Se hace, pues, necesario, H. H. Representantes, consignar en el Presupuesto Nacional de 1909, las siguientes partidas: Bs. 10,000 para el servicio de diligencias entre La Quiaca y Tupiza; Bs 25,000 para el de Tupiza á Potosí; Bs. 20,000 para el de Tupiza á Uyuni y Bs. 15,000 en cancelación de la obra de apertura de este último camino.

Los tres anteriores servicios no excluyen de modo alguno la construcción de ferrocarriles que puede, más bien, anular las concesiones acordadas con esa condición explícita; y su importancia se ma-

nifiesta por el simple hecho de que las ciudades de La Paz y Potosí quedarán así á ocho y nueve días de Buenos Aires, respectivamente.

Con el mismo propósito se ha procurado, también, facilitar la comunicación del Departamento, de Tarija con la ciudad de Tupiza y por resolución de fecha 13 de agosto de 1907 se ha aprobado el auto prefectural que acepta la propuesta de los señores Napoleón Pantoja y Francisco Cabezas para hacer la limpia del camino entre ambos puntos, de conformidad con la partida respectiva del Presupuesto Nacional vigente.

En cuanto al camino carretero proyectado entre Tarija y La Quiaca, cábeme informaros que el Supremo Gobierno ha aceptado la propuesta del señor Eduardo Ortiz Aramayo, que se compromete á abrir la primera sección ó sea la comprendida entre la citada ciudad de Tarija y el punto denominado "Tucumilla", por la suma de Bs. 19,000 y en las condiciones principales siguientes: plazo de entrega, 6 meses; máximun de gradientes, 6%; ancho de la vía, de 5 á 6 metros y de 4 á 5, según sea llano ó accidentado el terreno (Anexo Nº 19).

Camino á Puerto Pando.

El contrato de construcción de esta vía, celebrado por el Gobierno con la "Bolivia Rubber and General Enterprise Limited" y que fué transferido por esa empresa á la "Incahuara Dredging Minnig Company" con la respectiva autorización suprema, se ha llenado en condiciones bastante favorables. Han sido entregados al servicio público 96 kilómetros y 840 metros de camino conforme á lo estipulado, esto es, desde el puente Mururata hasta Naranjacala, punto inmediato á Caranavi y situado en la orilla izquierda del río Coroico.

Con solo el trabajo de esta primera sección, se ha conseguido yá facilitar las comunicaciones con el río Beni, aprovechando la parte navegable para balsas del río Coroico y del Kaka; de suerte que puede hacerse hoy el viaje de bajada en siete días desde la ciudad de La Paz hasta Puerto Pando. Abierta que sea la segunda sección, esto es, la comprendida entre Naranjacala y Puerto Pando, tanto el viaje de subida como el de bajada se podrá hacer en el mismo tiempo. La Compañía ha hecho estudiar el trayecto que apenas arroja la extensión de 65 kilómetros.

Las bases propuestas por la Compañía para

el nuevo contrato de construcción han sido pasadas al Ingeniero Nacional señor Julio Knaudt cuyos conocimientos especiales son una prenda de acierto en este género de trabajos.

Una fracción de este camino que fué entregada por la primera Compañía, se había deteriorado por la acción de las lluvias y ha sido indispensable atender á su reparación con parte de los fondos presupuestos cuya inversión ha estado bajo la supervigilancia de la Subprefectura de Nor Yungas. Convendría consignar anualmente una partida suficiente para estas reparaciones inevitables en una ruta nueva y en regiones boscosas.

Con el propósito de acortar y mejorar el trayecto entre La Paz y Coroico, el Gobierno, de acuerdo con la Sociedad de Propietarios de Yungas, ha atendido también á la construcción del camino de San Rafael y á los estudios que se han hecho entre este último punto y Coroico, por la vía más directa. Concluido que sea este trabajo habrá por lo menos una jornada de diferencia respecto del antiguo camino llamado de Sillutincara. Con igual objeto se ha recomendado á la Subprefectura de Nor Yungas la reparación y ensanche del camino entre los puentes Yolosa y Mururata, habiendo respondido con un trabajo satisfactorio la autoridad de aquella provincia.

Camino de Buena Vista á Pojo.

En la Memoria correspondiente al año 1907, tuve ocasión de informaros que para la apertura del camino directo entre las ciudades de Santa Cruz y Cochabamba se había organizado una comisión exploradora de la región que separa las poblaciones de Buena Vista y Pojo, dando origen al río Alto Chimoré y sus directos afluentes.

El Ingeniero Alberto España presidió aquella comisión que desgraciadamente encontró su fin poco antes de que el éxito coronase sus esfuerzos, á corta distancia del pueblo de Pojo; pues de las últimas comunicaciones que envió y de la recorrida que últimamente hizo una comisión española en busca de sus restos, se desprende qne el trayecto entre Santa Cruz y Cochabamba, por esa ruta, se reduciría notablemente, pudiendo hacerse el viaje en diez días cuando más.

No obstante ese fracaso y resuelto como se halla el problema de la posibilidad de abrir esta importante vía interdepartamental que ha de desenvolver las incalculables riquezas de un territorio hasta hoy desconocido, el Supremo Gobierno intentó organizar otra expedición que partiendo de Pojo siguie-

ra, por el lado opuesto, el mismo derrotero trazado por la comisión España; pero la estrechez del tiempo ha impedido la ejecución inmediata de ese proyecto que en su oportunidad debe llevarse á cabo con la inversión de cinco á ocho mil bolivianos.

Camino de Yacuiba á Santa Cruz.

Aceptada la propuesta del señor Bernabé Araoz por resolución suprema de 13 de setiembre de 1906, para la apertura de esta vía en la extensión comprendida entre Yacuiba, Lagunillas y Charagua, ha continuado la obra con toda actividad, después de la entrega de la sección de Yacuiba á Villa Montes, hecho de que ya os dí cuenta en la Memoria del año próximo pasado. Me es satisfactorio anunciaros al presente, que en fecha 1º de mayo último, el concesionario ha comunicado haber terminado la segunda sección entre Villa Montes y Boyuibi, esto es, hasta el punto de empalme del ramal á Lagunillas y equidistante entre este punto y Charagua. Informaciones recibidas por el Ministerio de Fomento calculan en veinte á veintidos leguas de extensión lo que falta

desde el citado punto de empalme á cualesquiera de las poblaciones antedichas y manifiestan la fácil prosecución de la obra por las condiciones del terreno.

El simple hecho de que el comercio del Departamento de Santa Cruz ha comenzado á dirigirse por esta ruta hacia la República Argentina, comprueba la importancia futura de los trabajos acometidos y la benéfica influencia ejercida por ellos en la población de esas zonas poco conocidas hasta hace algunos años.

Con la prolongación del ferrocarril de Perico, que ha pasado ya la población de Ledesma y acerca del cual viene preocupándose más intensamente la opinión en la vecina República del Sud, la ruta de Yacuiba á Santa Cruz llegará á tener muy pronto una importancia mayor, como lo manifiesta, desde luego, el incremento aduanero de Yacuiba. Conocidos son por otra parte los valiosos productos de la región que atraviesa la vía en las últimas vertientes orientales de la cordillera y esta circunstancia ha de apresurar seguramente la continuación de la línea férrea en nuestro territorio.

Según informes recibidos, punta de rieles del expresado ferrocarril se encuentra en el río de las Piedras á cuarenta kilómetros de Ledesma y los terraplenes en el Bermejo á cien kilómetros al norte,

Camino carretero á Sapahaqui.

Se han practicado estudios comparativos de las distintas vías de acceso, como las de "Kapa", del "Estanque", "Huancané" y la de "Parani", con objeto de beneficiar á los vecindarios de Caracato y Sapahaqui.

En vista de las condiciones del terreno, costo del camino, su gradiente, etc., los ingenieros encargados del estudio han aconsejado que se opte por la vía de Ayoayo-Huancané-Turuni. Además, se agrega la favorable circunstancia de que la vía pasa á cinco kilómetros del balneario de Urmiri, pudiendo salvarse esta pequeña distancia con un buen camino de herradura.

Camino á Luribay.

A mediados del mes de marzo último fué comisionado el Jefe de la Sección de Ferrocarriles de la Dirección General de Obras Públicas para verificar un estudio detenido de las distintas vías que co-

municán la capital de la provincia Loaiza con el ferrocarril Viacha-Oruro á fin de adaptar al servicio la que ofreciera más ventajas.

El mencionado ingeniero indicó que se hiciera el trazo por la vía de Tahuacarasi, en razón de la menor distancia; pero por la condición especial del terreno, que demandaría una fuerte erogación á la vez que frecuentes y costosas reparaciones, este proyecto ha sido sustituido, y el mismo ingeniero ha elevado un informe que manifiesta la conveniencia de llevar el camino por la quebrada de Sapahaqui y Caracato, desviando el actual en la parte del "Angosto" en una extensión de diez kilómetros aproximadamente, utilizando el camino de Caracato á la estación Ayoayo, que se halla en buenas condiciones y que con una pequeña erogación podría servir aún para el tránsito de rodados. Además uniría los dos pueblos principales de la provincia haciendo más eficaz la acción administrativa

A iniciativa de la Junta de Caminos de Luribay y con los brazos de la prestación vial, se ha dado comienzo al trabajo de otro camino por las alturas de la Peña Colorada; esta vía, según informes autorizados, tendrá que ser abandonada, sin embargo del entusiasmo de algunos vecinos, por las dificultades que ofrece tanto por la fuerte gradiente, falta de espacio para extender las curvas como por la cordillera que hay que atravesar para llegar al altiplano.

Es conveniente que en el Presupuesto Nacional de la próxima gestión se consigne una partida suficiente para atender la apertura del nuevo camino, con lo que no solamente se beneficiará esa fértil provincia, sino también las ciudades de La Paz y Oruro, en las que sus productos encuentran ventajosa colocación.

Camino al Chimoré.

El Ingeniero Nacional, señor Alberto Cornejo, encargado del estudio de esta vía, ha practicado los siguientes reconocimientos: 1º por el Espíritu Santo; 2º, por Málaga; 3º, por Estradillas; 4º, por Santa Isabel, y 5º, por Montepunco y Arepucho.

El estudio comparativo de estas distintas vías manifestó que la más ventajosa era la de Santa Isabel, que permite pasar la cordillera sin ningún ascenso considerable. En consecuencia aprobados como se hallaban el plan y el trazo del ingeniero, han continuado los trabajos de apertura de este camino en la sección de Colomi que conforme al contrato estipulado con los señores Franco y Céspedes, ha sido entregada el 30 de junio último á la Junta Directi-

va; hasta el kilómetro 60.360. Los contratistas se han sujetado extrictamente al plano de especificaciones que les fué pasado por el ingeniero director de la obra, reuniendo ésta todas las condiciones de solidez y estabilidad que requiere un buen camino.

Complementando este estudio el ingeniero señor Cornejo, ha practicado sondajes en el río Mamoré, desde su confluencia con el Jota hasta la boca del Ichilo, con objeto de fijar la ubicación de un puerto en un punto tal que permita hacer la navegación de lanchas á vapor, sin ningún obstáculo y que, á la vez, dé acceso al camino proyectado

Camino de Puerto Suárez á Santa Cruz.

Según os anuncié en la Memoria del año próximo pasado, el señor Alberto Romero Ovando, fué comisionado para la prosecución de esta obra, constituyéndose sobre el terreno en fecha 19 de agosto y dirigiendo con actividad el trabajo de apertura al mismo tiempo que la excavación de pozos semisurgentes en cuatro de sus estaciones.

Además, se ha hecho entrega de la primera sección del muelle, con una extensión de sesenta y dos metros. El comercio ha de beneficiarse eficazmente con esta obra, pues la descarga ha de hacerse, en estas condiciones, directamente de las embarcaciones al depósito fiscal, con ahorro de tiempo y brazos. La segunda sección, que medirá treinta metros, cuenta con todo el material necesario, habiéndose demorado la construcción por la corriente de la bahía.

Informaciones telegráficas recibidas con fecha 6 de julio, manifiestan que el trabajo del camino avanza rápidamente en su ejecución y que la línea telegráfica que le es anexa ha llegado al kilómetro 48. Por otra parte, la conducción de las perforadoras destinadas á Santa Cruz y Trinidad, ha hecho necesarias algunas reparaciones parciales en la vía hasta su punto terminal y aseguran de pronto la supresión de varios de los inconvenientes con que hasta hoy tropezaba el tráfico comercial.

La subvención de Bs. 60,000 que reconoce el Presupuesto Nacional vigente destinada á esta obra debe ser íntegramente pagada por el Tesoro Nacional, por mensualidades de Bs. 5,000, mediante letras sobre Lóndres.

Otros caminos.

Aceptada por la Prefectura de Santa Cruz en fecha 11 de mayo de 1902 la propuesta de los señores Celso Parada, Crisanto Morales y Antonio María Méndez para la apertura del camino de Buena Vista al Ichilo, no pudo llevarse á cabo la obra, y como los concesionarios habían hecho erogaciones en los estudios preliminares, por resolución de 16 de enero, se acordó la rescisión de dicho contrato, valorándose equitativamente el costo de dichos estudios.

En cumplimiento de las partidas fijadas en el Presupuesto Nacional de 1907, el Supremo Gobierno, ha atendido á su servicio ordenando el pago de ellas para atender al camino de Camargo á San Juan, de Padcaya á las Juntas de San Antonio, de Tarija á Tupiza, de Camargo á Cotagaita, de Cuatro Ojos á La Estrella y de Río Grande á San Julián [vía Guarayos].

Ha terminado la apertura de una vía entre la Misión Yaguarú y el pueblo del Carmen, de la provincia del Iténez. El vecindario de esta y la primera autoridad del Departamento del Beni han concurrido á este objeto con cuotas particulares, conducta que es digna de todo aplauso.

Los trabajos del camino de la Sierra, según información del señor Prefecto del Departamento de Santa Cruz, que corren á cargo del contratista señor León Mousnier, se llevan á cabo con relativa actividad, habiéndose entregado las dos primeras secciones.

Está en tramitación una propuesta para la apertura de un camino de Camata á Apolo, y se han entregado al servicio público el de Abapó al Parapetí y Lagunillas en su extensión total, el del Izozog al Quimome en 100 kilómetros y el de San Ignacio al Iténez en su primera parte.

Carreteras.

De conformidad con los contratos vigentes, siguen prestando el servicio las carreteras establecidas entre Oruro y Cochabamba, Sucre y Potosí, Sucre y Challapata. El Gobierno Nacional ha atendido las subvenciones que el Presupuesto reconoce para esos objetos en la medida que lo han permitido los recursos del Erario.

La Empresa que hacía el tráfico entre las ciudades de Oruro y La Paz, retirándose gradualmente, en vista de los progresos de la línea férrea entregada por parcialidades al servicio público, ha cesado desde mediados de julio próximo pasado.

Por resolución suprema de 15 de agosto, se autorizó al Representante de "The La Paz Minning Company" para el ensanche y mejora del camino carretero entre Ocavi y Laurani, que se halla empalmado con el de Caracollo á Caluyo, y para la prolongación del expresado camino hasta Wituyo, en una extensión de dos leguas, para ligarlo con el de Aroma á Caxata.

En 10 de setiembre se aprobó la prórroga de dos años forzosos y uno voluntario, concedida por la Prefectura para el servicio de diligencias entre Viacha y Corocoro.

En 30 de marzo, se aprobó la prórroga de dos años concedida por la Prefectura de La Paz para el servicio de diligencias entre esta ciudad y Achacachi.

Por resolución suprema de 14 de mayo, se amplió el término de la concesión para el servicio de diligencias entre Oruro y Cochabamba, hasta el 31 de setiembre de 1911, con modificaciones que se traducen en beneficio del servicio público.

Prestación vial.

Estadística de contribuyentes.

Este servicio, debido á la iniciativa de la H. Convención Nacional de 1880, que por ley de 16 de octubre de aquel año dispuso que todos los habitantes de la República estaban obligados á prestarlo desde los 18 años de edad hasta los 40 (por la actual hasta los 60) y sin más exclusión que los del sexo femenino, está llamado á constituir la base esencial de los trabajos nacionales en el ramo de vialidad. Desgraciadamente las constantes reformas introducidas por varios Congresos, han hecho nugatoria la acción dirigida á ese laudable empeño que ha tropezado siempre con la derogatoria de una disposición sustancial yá puesta en práctica, ó restableciendo otra yá reformada. Tal ha sucedido, H. H. Representantes, con las leyes de 9 de diciembre de 1905, 11 de diciembre de 1906 y 16 de diciembre de 1907 que han ido disponiendo en contrario la prestación del impuesto en trabajo personal y en dinero ó prohibiendo terminantemente esta última forma.

He aqui, pues, la razón por la que, mientras algunos presupuestos departamentales han consigna-

do en el presente año partidas de ingreso y egreso provenientes de este impuesto, otros lo han considerado extraordinario y no han destinado á él otros funcionarios que los que fija el Reglamento de Prestación Vial vigente.

Como la ley última, al derogar la anterior ha puesto en vigencia la de 1905, yá reglamentada en 19 de enero de 1906, el Ministerio de mi cargo se ha reducido á recomendar con fecha 19 de diciembre de 1907 la fiel observancia de ambas disposiciones (Anexo Nº 20) y á recordar á las Prefecturas,por circular de 11 de marzo último, la necesidad de la formación de los padrones cuyo objeto es hacer la proporcional distribución de los recursos personales y pecuniarios entre las diferentes obras de vialidad de cada Departamento, así como la de asegurar la entrega de recibos talonarios á los contribuyentes y la de publicar los cuadros y extractos de inscripciones nuevas como lo ordena el artículo 24. Concluye el citado documento llamando finalmente la atención de las Prefecturas sobre la notoria desproporción que existe entre el producto de ese impuesto personal ó pecuniario y la densidad de población de algunas provincias que, contando en su territorio centros urbanos considerables, prestan sólo un insignificante concurso, que acusa la negligencia de las autoridades subalternas [Anexo Nº 21].

Conforme al inciso 9º del artículo 24 del Decreto Reglamentario de la Dirección General de Obras Públicas, está en vía de formación el Mapa General de Caminos de la República, y las Prefecturas de los distintos Departamentos han ofrecido al Ministerio de Fomento proceder al levantamiento de las cartas geográficas correspondientes al distrito de su jurisdicción (Anexo Nº 22).

Una vez formado el referido Mapa y contando con la base estadística de los padrones de Prestación Vial, habrá llegado la oportunidad de distribuir equitativamente este impuesto entre las necesidades de las diversas zonas de la República.

Como el Presupuesto Departamental de Cochabamba reconoce una oficina especial de contabilidad de este impuesto, dependiente del Tesoro Público, se ha procedido á su organización, no sin haber antes sugerido la idea de encargar las labores de dicha oficina al Tesoro Departamental, con el propósito de economizar esta erogación. Además, se dispuso se procediera á la organización de las comisiones encargadas de la recaudación del impuesto, teniendo en cuenta que el número de éstas debe estar en proporción á la densidad de las poblaciones, pues dos provincias pueden depender de una comisión ú organizarse dos ó más en un mismo centro urbano, ó que estas funciones recaudadoras se encomienden á los Subprefectos, lo que importaría también otra economía en beneficio de la vialidad.

No habiéndose consignado en el Presupuesto Departamental de Tarija partida de ingreso ni egreso del impuesto vial, se ha autorizado al Administrador del Tesoro Público, abra en los libros respectivos una cuenta especial de los rendimientos de este impuesto, tanto en dinero como en trabajo personal.

La formación de los padrones de Prestación Vial que debe ser la base para la recaudación del impuesto personal ó monetario, no ha podido completarse en toda la República á causa del descuido de algunos empleados subalternos ó de las peculiares condiciones de los distritos extensos que componen la jurisdicción territorial de los departamentos del Beni y Santa Cruz. Sin embargo, los datos recogidos hasta el presente manifiestan que este recurso nacional puede en lo futuro asegurar la buena conservación de nuestros caminos y, tal vez, la iniciación de otras obras públicas de este género.

El Anexo Nº 23 comprende el detalle de las cifras definitivas ó calculadas de los distintos distritos, con exclusión del Territorio Nacional de Colonias y de la Delegación del Gran Chaco, cuya vialidad depende del Ministerio de Colonización y Agricultura. El total de 315,906 que arroja dicho anexo

se descompone entre los ocho departamentos en la forma siguiente:

Chuquisaca	34,139
La Paz	99,827
Cochabamba (calculado en parte).	53,912
Potosí (calculado en parte)	49,460
Oruro	18,500
Tarija	12,068
Santa Cruz (calculado)	40,000
El Beni (calculado)	8,000
Total	315,906

Rios, Puentes, Aguas Potables, &.

Captación de aguas de Cajamarca.

La magnitud de esta obra y los recursos aportados por el Supremo Gobierno, hacen de ella la más importante de las llevadas á cabo hasta el presente en la República en beneficio de una localidad.

El presupuesto formulado por el Ingeniero Director de los trabajos, señor don Carlos Doynel, en 13 de septiembre de 1906, alcanzaba á Bs. 1.388,000; pero la traslación de la cañería que se calculó sólo en Bs. 202,000 y que costará aproximadamente Bs. 600,000, ha elevado ese total á Bs. 1.750,000 de los que se encontraban invertidos al 30 de mayo último en la obra sobre el terreno, en la adquisición del material de cañería y en la traslación de una parte de este último, Bs. 760,360.92. To-

dos estos cálculos no comprenden todavía la suma de Bs. 450,000 en que pueden estimarse los gastos de distribución.

La Ley de 17 de agosto que destinó á la traslación de la cañería la suma de Bs. 200,000 provenientes de la emisión de níkel en el año próximo pasado, y el préstamo de Bs. 500,000 negociado de conformidad con la ley de 27 de diciembre de 1904 en uno de los Bancos de la República, con ese mismo objeto y con el de continuar los trabajos, han permitido al Supremo Gobierno dedicar á esta obra su atención oportuna y ordenar la remisión de los fondos necesarios, á medida que la Junta Impulsora los solicitaba del Ministerio de Fomento.

Una propuesta presentada para la traslación de la cañería desde Challapata á Sucre, construyendo en todo ese trayecto un ferrocarril monorriel á tracción de sangre, fué estudiada con amplitud tanto por la Sección de Ferrocarriles de la Dirección General de Obras Públicas como por la Dirección Técnica de las obras de Cajamarca, y se comprobó el hecho de que las condiciones de la actual vía carretera no se prestaban á la construcción de dicha línea sin grandes gastos ocasionados por la disminución de las fuertes gradientes y el ensanche de los recodos que se presentan, si bien ese sistema de trasporte resultaba aceptable para otras regiones de la República.

Abandonado el proyecto anterior y en virtud del Decreto de convocatoria de fecha 13 de marzo

último se elevaron ante el Ministerio de Fomento las ocho propuestas que detalla la resolución de 23 de mayo [Anexo Nº 24] aceptando la formulada por los señores Suárez Hermanos de Oruro que efectúa en la actualidad el trasporte desde la ciudad de Uyuni, en atención á que las condiciones de este otro camino son mejores que las del de Challapata y previo estudio que hizo la Junta Impulsora de la obra de captación. Entre tanto la casa A. de Urioste y Cª de Antofagasta es la encargada del despacho de todo el material en la línea férrea y ha colocado yá en la estación de Uyuni la mayor parte del mismo.

Defensivos del río Rocha.

Una de las obras que más ha preocupado al Gobierno, desde la anterior administración del General Pando, ha sido la que tiende á proteger la ciudad de Cochabamba de las crecientes del río Rocha y que está hoy encomendada á la competencia del Ingeniero señor Hugo Neri, cuya dirección ha merecido el aplauso de aquel vecindario.

Sirve de base á las construcciones permanentes el terraplén trabajado en la extensión de 700 metros, con sobrepuesto de línea férrea "Decauville", y protegido con plantaciones adecuadas. Fuera de otras obras de reparación en el antiguo dique longitudinal, se ha tenido el cuidado de ejecutar una limpia completa en el álveo del río. La maestranza instalada últimamente ha contribuido también en mucho á la rapidez y mejoramiento de las obras.

Por lo que respecta á la remisión de fondos para la prosecución del trabajo, debo informaros también que el Tesoro Nacional ha atendido puntualmente todas las solicitudes en este orden con parte de la asignación votada en el Presupuesto Nacional vigente y de la que destina con ese objeto la ley de 17 de agosto de 1907.

Norias en Santa Cruz.

El señor Prefecto del Departamento de Santa Cruz, ha comunicado al Ministerio la entrega de cuatro norias al servicio público, y el informe del señor Intendente de Policía encargado de recibirlas, mani-

fiesta que ellas están situadas en las calles "Figueroa", "Ayacucho" y "La Paz" y en la plazuela del Hospital de San Juan de Dios, siendo irreprochables las condiciones en que se ha hecho la construcción por el contratista, señor Juan R. Bustamante, y que el trabajo de albañilería está asegurado, en la parte superior, por sólidos marcos de madera, mientras las roldanas y ganchos están afianzadas en travesaños sólidos, de primera calidad, que descansan sobre postes. El diámetro interior de cada noria es de 1.65, con una profundidad de 2 metros de agua poco más ó menos.

Próximamente ha de terminarse el trabajo de la 5ª noria, situada en San Andrés, contándose, para el efecto, con todos los accesorios precisos.

Con el objeto de someter todas estas obras á un plan técnico que consulte las necesidades de la ciudad de Santa Cruz, previo el estudio de la napa artesiana de la región, el Ministerio de Fomento invitó al Ingeniero boliviano señor Rodríguez, que reside actualmente en Buenos Aires, para que se haga cargo de la dirección del trabajo y es de esperar que próximamente pueda procederse en esa forma, una vez que los recursos del Erario lo permitan.

Defensivos en Quillacollo.

Con parte de los fondos remitidos por el Supremo Gobierno á fines del año próximo pasado, se han efectuado en esa localidad trabajos de importancia, con verdadero éxito, sobre el río de La Llave y el de Tacata. El saldo de Bs. 3,000 se encuentra depositado en uno de los Bancos de la capital del Departamento, á orden del señor Obispo de la Diócesis, con lo que se conseguirá este año asegurar definitivamente la ciudad de Quillacollo.

Los trabajos se reanudarán en el presente mes de agosto.

Puente sobre el río Azero.

Después de los estudios practicados por el Ingeniero Nacional, señor don Julio Knaudt, ha sido impulsado este trabajo desde hace más de tres años por la atención preferente del Ministerio de Fomento

que aprecia su importancia interdepartamental, una vez que la construcción del puente á la que se encuentra anexa la obra del camino, obedece al propósito de facilitar la comunicación de la capital de la República con los Departamentos de Santa Cruz y Tarija y las llanuras del Chaco.

Con fecha 2 de junio, y una vez pasada la estación de lluvias, el Supremo Gobierno encomendó al Ingeniero. señor L. A. Mulder van de Graaf la dirección de los trabajos que prosiguen activamente, aproximándose á su conclusión según lo manifiesta la Prefectura del Departamento de Chuquisaca.

La longitud de este puente colgante debe ser de 53 metros y su ancho de 2.40. Están hechas las excavaciones y acumulados tanto el material de mampostería como el maderamen.

Cañería de aguas para Cochabamba.

En cumplimiento del contrato celebrado en 10 de noviembre de 1906 con el señor Siegfried Freudenthal para la provisión de material de cañería des-

tinado al servicio de aguas de la ciudad de Cochabamba, se ha recibido dicho material en la ciudad de Oruro en diciembre último, (3,800 metros).

El Gobierno tuvo por conveniente constituir una comisión técnica encargada de comprobar la calidad y número de piezas de la cañería, resultando ser ella de excelentes condiciones. La tubería es de la clase de bordes redoblados con platina suelta y se halla forrada totalmente con yute alquitranado, que impide su oxidación y que el agua se congele. La conocida fábrica Mannessmann de Berlín, que se ha encargado de proveer este material, garantiza todos sus tubos á una presión de 50 atmósferas.

Por resolución suprema de 27 de diciembre último, y previa la respectiva convocatoria á propuestas, fué aceptada la de los señores Suárez y Cª para la traslación de este material, desde la ciudad de Oruro á la de Cochabamba, en la proporción de 500 qq. por mes y á razón de Bs. 14.50 por quintal español.

Administración de aguas potables.

Por ley de 5 de diciembre de 1906, fué entregado á la administración municipal de Oruro el servicio de aguas potables de Jalaqueri de aquella ciudad.

Si bien es cierto que el artículo 1º del Supremo Decreto de 17 de febrero de 1902, faculta al Gobierno para poder entregar á las Municipalidades el servicio de aguas, bajo ciertas condiciones, en vista de los satisfactorios resultados que ha dado la referida ley, se hace necesario ampliarla, adjudicando la administración de todas las aguas captadas en los centros urbanos, á las Municipalidades.

Los gastos que demande el personal del servicio de aguas, de esta manera, serían sufragados por los Tesoros Municipales con los ingresos de las patentes respectivas, eliminándose del Presupuesto Nacional las partidas que pudieran consignarse, como actualmente sucede con los Juzgados de Aguas de las ciudades de Cochabamba y Tarija.

Varios puentes.

Pagadas íntegramente las partidas que el Presupuesto Nacional de 1907 reconocía á favor de la construcción de un puente sobre el río Colorado y de otro sobre el de Tiaguanacu,se ha pedido yá el cable destinado al primero que debe ser colgante y cuyo material de mampostería se acopia actualmente mientras llegue el maderamen pedido á la ciudad de Arequipa y con la certidumbre de concluir la obra en el breve plazo de un mes; en cuanto al segundo, sólo se espera la llegada de las piezas que faltan para colocarlo en condiciones de solidez y duración garantizadas por su material de fierro.

El puente sobre el río Tamampaya que deberá tener 100 metros de longitud, corre á cargo de la Sociedad de Propietarios de Yungas y cuenta yá con el terreno preparado para la colocación del material que debe pedirse al extranjero.

El estudio practicado por el ingeniero Knaudt sobre las condiciones de estabilidad del puente Sucre, manifestó la necesidad de dedicar la suma de Bs. 80,000 à su conveniente reparación y es de urgencia la consignación de esta partida en el Presupuesto de 1909.

Los ingenieros señores Hugo Neri y Alberto F. Cornejo fueron comisionados por la Prefectura de Cochabamba para practicar una inspección acerca del estado en que se encuentra el puente sobre el río Tamborada, en el punto denominado La Angostura, y comprobaron el serio peligro que amenazaba á los transeuntes por su mala conservación. Es, pues, indispensable que tomeis en cuenta esa opinión técnica y fijeis en el nuevo presupuesto la asignación de Bs. 20,000 en que se calcula la refacción del camino y la construcción de un nuevo puente.

Navegación en el Lago Titicaca.

Se ha autorizado al señor Roberto Bustillos para organizar una empresa nacional de navegación que haga el servicio de Cabotaje en las aguas bolivianas del Lago Titicaca. La empresa debe hacer una carrera semanal hacia el norte del lago, tocando todos los puertos de la orilla oriental y siguiendo en su regreso el mismo itinerario, y otra al sur de Guaqui, si es posible hasta el puente de la Concordia, para seguir después por el estrecho de Tiquina ó Copacabana tocando las propiedades ribereñas é islas

vecinas. El servicio debe establecerse en el plazo de un año.

El Gobierno se ha obligado de su parte á subvencionarla con Bs. 8,000 anuales, una vez que se consignó esa misma suma en el Presupuesto Nacional vigente.

Además, de conformidad con la ley de 22 de enero del presente año, se halla en estudio en la Dirección General de Obras Públicas el modelo de un vapor destinado al servicio de los puertos nacionales en el lago Titicaca.

Obras diversas.

Habiendo solicitado el Concejo Municipal de La Paz el dominio de las aguas de Milluni para su captación y conducción á esta ciudad, se dispuso por resolución suprema de 21 de marzo que se dé cumplimiento al artículo 203 del Reglamento elevado al rango de ley en 28 de noviembre de 1906 y que prescribe la instrucción de un expediente en que,

dada la debida publicidad al proyecto, sean oídos cuantos se consideren expuestos á algún perjuicio.

———.

Se encuentran yá en el territorio nacional las perforadoras de pozos artesianos adquiridas en virtud de las asignaciones reconocidas por el Presupuesto Nacional de 1907, en los servicios de Fomento y Agricultura. Con el propósito de dar unidad á la instalación y funcionamiento de estas máquinas el Supremo Gobierno resolvió encomendar todas ellas á ese último Ministerio.

Edificios fiscales.

Se halla completamente terminado el primer cuerpo del Palacio de Gobierno de la capital de la República, faltando tan sólo los trabajos de ornamentación que han de ser atendidos en el curso del presente año, así como el conjunto de la obra, con los fondos que fija la ley de 20 de noviembre de 1907.

En esta ciudad, el nuevo Palacio de Gobierno, ha quedado concluido con toda la comodidad precisa en las dos secciones que comprende, destinada la una para el funcionamiento del Poder Legislativo y la otra para la residencia del Presidente de la República. Sin embargo ha sido necesario adquirir el local que se halla contiguo para dar más amplitud á ambas secciones.

En Oruro, se trabaja activamente la casa de Correos, cuya primera planta se pondrá posiblemente en servicio hasta fines del presente año, hallándose calculada su conclusión hasta agosto del año próximo. De conformidad con los planos levantados por el Arquitecto Nacional señor Adán Sanchez se ha pedido á Paris el techo y plafón de vidrio que ha de dar luz al *hall* central.

El ingeniero arquitecto, señor Emilio Robert, contratado por el Gobierno para prestar su opinión sobre el proyecto de variar el actual ábside de la Catedral de esta ciudad, llenó su cometido sastisfactoriamente, habiendo elevado el correspondiente informe ante la Junta Impulsora. El arquitecto director de esta ha declarado que se halla de perfecto acuerdo con las opiniones del señor Robert, en cuanto á la variación del muro del ábside y otras modificaciones necesarias.

Por Decreto Supremo de 19 de octubre se ha modificado el artículo 2º del Supremo Decreto de 15 de enero de 1897, reduciendo el personal de los miembros de la Junta Impulsora al número de seis,

debiendo tres de ellos ser nombrados por el Gobierno y tres por el Obispo de la Diócesis.

Habiéndose consignado en el Presupuesto Nacional vigente la suma de Bs. 15,000 para la construcción de un cuartel de Policía en los terrenos del Palacio de Cochabamba, el Ministerio de Fomento ordenó á esa Prefectura la remisión de un plano que comprendiese la región situada sobre la calle Perú. Sobre esta base la Sección de Arquitectura de la Dirección General de Obras Públicas, se ocupa actualmente de la confección del respectivo proyecto.

En cumplimiento de una disposición de la Ley Orgánica de Presupuesto, se dispuso que el Jefe de la Sección de Arquitectura de la Dirección General de Obras Públicas asesore al señor Fiscal 1º de Partido, comisionado por la Prefectura de este Departamento para la formación del inventario de las propiedades fiscales de carácter nacional y departamental.

Igual inventario y valorización se han efectuado por el mismo funcionario en la casa de correos y telégrafos y en el nuevo local de la Policía de la ciudad de Oruro.

Entre las muchas obras que han reclamado la atención del Ministerio de Fomento en este orden, cábeme hacer mención de las siguientes:

Para la construcción de la Aduana Nacional de esta ciudad, se encuentra próximo á llegar el pedido que se hizo á Europa de material de hierro, apropiado para este género de edificios;

Conforme á la partida presupuestaria respectiva de la gestión de 1907, se ha atendido á la construcción de un mercado público en Coroico;

Con fondos del mismo año se ha atendido á la continuación de la obra del Teatro de Tarija; del Palacio de Justicia de Cochabamba; y á la construcción de la Cárcel de Poopó.

Oportunamente se ha convocado á propuestas para la construcción de los edificios fiscales de la ciudad de Uyuni, que comprende un Palacio de Gobierno, Cuartel y Cárcel.

La Sección de Arquitectura se ha ocupado también de los siguientes trabajos: Colegio Militar, Aduana y Palacio de Justicia de La Paz, Cárcel y Aduana de Uyuni é Iglesia de Punata.

Resumen.

1904-1908.

Para concluir la presente Memoria, creo necesario llamar la atención del H. Congreso Nacional sobre los progresos alcanzados en las reparticiones de Gobierno y Fomento durante la Administración última; y como colaborador que he sido de ella desde su comienzo, voy á señalar ligeramente los principales actos del Ministerio del ramo de mi cargo y á establecer la demostración numérica del incremento recibido por sus distintas secciones en el período de 1904 á 1908.

En el ramo de Gobierno se han dictado, fuera de inumerables Resoluciones y Ordenes Supremas, 58 Decretos de entre los cuales los principales de carácter reglamentario son los siguientes: el Electoral; el de la Dirección General de Sanidad Pública; el de Correos; el de Asistencias Oficiales; el que establece el servicio de Vacunadores Ambulantes en el Departamento del Beni y en el Territorio Nacional de Co-

lonias; el que creó la Oficina Técnica de Telégrafos y la Escuela de Telegrafía; los que establecieron las Secciones Municipales de Santivañez, Rurrenabaque, Anzaldo, Pocona, Uncía, Cabezas y Guaqui; y el que, al iniciarse la Administración del Exmo. señor Montes, elevó á seis las cuatro horas de trabajo de las distintas oficinas públicas.

En el ramo de Fomento se han expedido 25 Decretos Supremos entre los que figuran el Reglamento de Prestación Vial; el de la Dirección de Obras Públicas; los que crean Juntas Impulsoras para determinados trabajos; y varios de convocatoria á propuestas. Las resoluciones de aceptación para la apertura de caminos han alcanzado á 41 y para otros trabajos de importancia á 89, correspondiendo de estas últimas 48 á ferrocarriles.

Las cifras que á continuación se consignan manifiestan el incremento del servicio de correos en sus Secciones Externa é Interna:

Las oficinas existentes en la República se clasifican así:

En el año 1904, 9 Administraciones, 79 Subadministraciones, 65 Receptorías, y se cuentan al presente 9 Administraciones, 116 Subadministraciones, 73 Receptorías, acusando un aumento de 37 Subadministraciones y 8 Receptorías.

Los GIROS POSTALES cambiados entre Bolivia y las naciones que se expresa se detallan en esta forma:

Con los Estados Unidos:

en 1904	Ds.	695.71	expeds. y	Ds	181.75 recibs.
en 1907	"	1.314.50	" "	"	660 93 "
Aumento:	Ds.	618.79	expeds. y	Ds.	479.18 recibs.

Con la República de Chile:

en 1904	$ (oro)	625.57	expd.	$ (oro)	283.03 recibs.
en 1907	" "	1.190.—	"	" "	463.47 "
Aumento:	$ (oro)	564.43	expd.	$ (oro)	180.44 recibs.

Con Francia (servicio iniciado en 1905):

en 1905	Fs.	2,500.—	exp.	Fr.	000.00
en 1907	"	24,062.20	"	"	3.790.01
Aumento:	Fs.	21.562.20	exp.	Fs.	3.790.01

Con Alemania [servicio iniciado en 1905]:

en 1905	Ms,	157.—	exped.	Ms.	000.00
en 1907	"	1.111.—	"	"	601.80
Aumento:	Ms.	954.—	exped.	Ms.	601.80

El movimiento de las ENCOMIENDAS INTERNACIONALES ha sido el siguiente:

en 1904 518 piezas exped. y 3,145 piezas recibs.
en 1907 1,252 " " " 14,849 " "

Aumento: 734 piezas exped. y 11,704 piezas recibs.

La CORRESPONDENCIA cambiada entre Bolivia y el extranjero
en 1904 255,817 piezas exp. y 779,790 piezas recibs
en 1907 474,917 " " " 1,485,468 " "

Aumento: 220,100 " " " 705,678 " "

El movimiento de CORRESPONDENCIA INTERNA ó sea el efectuado entre las oficinas de la República alcanza
en 1904 á
1.320,858 piezas exp. y 1.374,876 piezas recbs.
en 1907 á
1.874,893 " " " 1.939,828 " "

Aumento: 554,035 " " " 564,946 " "

El servicio de ENCOMIENDAS en el interior de la República dá las siguientes cifras:
en 1904 22,515 piezas expd. y 25,197 piezas recibs.
en 1907 51,244 " " " 46,536 " "

Aumento:28,729 " " " 21,339 " "

Los INGRESOS GENERALES de las Administraciones, Subadministraciones y Receptorías de la República alcanzaron:

en 1904 á Bs..... 150,627.87
en 1907 á Bs..... 238,431.38

Aumento: Bs. . 87,803.51

Se han establecido durante la última Administración 13 NUEVOS CORREOS y 10 POSTAS.

En cuanto al Servicio de Telégrafos, su rápido desarrollo durante los mismos cuatro años ha sido también muy marcado y sus oficinas TELEGRAFICAS y TELEFONICAS que

en 1904 eran sólo 63
alcanzan hoy á.... 120

dando un aumento de 58 oficinas del Estado, mientras las particulares que eran en ese entonces 25, son en la actualidad 32 y acusan un incremento de 7.

La EXTENSION DE LA RED TELEGRAFICA del Estado alcanzaba

en 1904 á 2,799 km. con un desarrollo de 3,074 km.
y en 1908 á 3,993 " " " " " 4,393 "

Aumento: 1,194 " " " " " 1,319 "

y la de líneas particulares

en 1904 á 1,449 kilómetros
en 1908 á 1,114 " acusando una dis-

minución de 335 " recogidos ó entregados al Estado. De manera que la extensión total de la red telegráfica nacional es de 5,107 kilómetros con un desarrollo de 6,087.

Los TELEGRAMAS trasmitidos por las líneas del Estado fueron

en 1904	122,003	expedidos y	126,338	recibidos
en 1907	225,790	"	" 230,749	"
Aumento:	103,787	"	" 104,411	"

El RENDIMIENTO de las mismas líneas fué

en 1904 de Bs. 82,358.85
en 1907 de Bs. 167,631.39

Aumento: Bs. 85,272.54 (Durante el primer trimestre del presente año ha alcanzado á Bs. 43,506.59).

En el ramo de ferrocarriles, no obstante su reciente iniciación en el territorio nacional (1890), se ha desenvuelto hasta el presente en una alhaga-

dora y progresiva proporción. Las LINEAS FERREAS CONSTRUIDAS alcanzaban

en 1904 á 724 Km. y
en 1908 á 936 Km. que manifiestan un

aumento de.... 212 " resultantes de la construcción del Ferrocarril Viacha-Oruro y de una parte del de Guaqui á La Paz, entregada al servicio público el 1º de diciembre de 1905.

Las LINEAS EN CONSTRUCCION abarcan una extensión aproximada de 2,200 kilómetros, sin incluir los pequeños ramales que reclamará probablemente el acceso de algunos centros poblados de importancia, y comprenden: las enumeradas en el contrato de 22 de mayo de 1906 que se encuentran casi totalmente estudiadas y contando algunas de ellas con parte de sus terraplenes; las secciones bolivianas del ferrocarril de Arica á La Paz y del Central Norte Argentino á Tupiza; y la del río Paraguay á Santa Cruz, que debe ejecutar el Sindicato "Fomento del Oriente Boliviano", de conformidad con los planos aprobados. En cuanto al ferrocarril Madera-Mamoré, no queda incluido en la referencia anterior, por la circunstancia de que su trazo, recorriendo la margen derecha de los ríos que le dan su nombre, no ocupa el territorio nacional.

La administración Montes ha iniciado, pues, el futuro sistema de ferrocarriles que permitirá á Bolivia comunicarse rápidamente con los Estados li-

mítrofes al mismo tiempo que relacionar íntimamente sus diversas zonas aisladas hoy por la disposición especial del territorio. Los primeros resultados obtenidos son indudablemente satisfactorios y permitirán el desarrollo normal de esta vasta iniciativa en el trascurso de pocos años más. La explotación parcial del ferrocarril de Viacha á Oruro desde octubre al 31 de julio último, ha producido Bs. 120,000, no obstante las dificultades consiguientes al servicio mixto con la carretera y á la simultaneidad con los trabajos de construcción.

Conclusión.

Una desgracia nacional, comentada dolorosamente por la prensa del país y de los Estados limítrofes, ha dejado sin efecto el resultado electoral de mayo último, desde que la muerte del doctor Fernando E. Guachalla afecta á la esencia misma de la elección practicada; mas, cumple hacer constar con este motivo, que los hábitos de orden yá arraigados en el país y la firmeza de nuestras instituciones políticas, garantizan la marcha normal de la República no obstante el lamentable suceso referido.

Aníbal Capriles.

La Paz, 6 de Agosto de 1908.

Stanford University Libraries
3 6105 014 124 668

J
204
R2

DATE DUE